АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВ

ВОСПОМИНАНИЯ О ЛЮДЯХ И СОБЫТИЯХ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Александр Сергеевич Яковлев прожил долгую и весьма насыщенную жизнь. В 18 лет он построил свой первый летательный аппарат – планер АВФ-10, который, как один из лучших планеров, премировали на всесоюзных состязаниях. Уже 12 мая 1927 года в воздух поднялся первый самолет конструкции А. Яковлева – АИР-1. Эта дата считается днем рождения ОКБ, которым А.С. Яковлев плодотворно руководил до ухода на пенсию в 1984 году. За этот период было создано более 200 типов и модификаций летательных аппаратов, а серийными заводами построено 70 тысяч самолетов марки «Як», больше, чем у любого из конструкторских бюро СССР. В 1940–1946 гг. Александр Яковлев одновременно с конструированием самолетов работал заместителем наркома (с 1946 г. министра) авиационной промышленности СССР. Занимая высокие посты, Александр Сергеевич часто встречался с ведущими советскими и иностранными авиаконструкторами, политическими лидерами, участвовал в разработке и принятии судьбоносных решений. Книга, которую вы держите в руках – это выходящий впервые откровенный рассказ Александра Яковлева об известных людях и ярких событиях полувека отечественной авиации.

- Александр Сергеевич Яковлев
  - От автора
  - Моя биография
  - Введение
  - Знакомство со Сталиным
  - Наши успехи
  - Признание
  - Война
  - Великий перелом
  - В Ставке Верховного Главнокомандования
  - Победа
  - Реактивная революция
  - Последние встречи
  - Воспоминания
  - Их глазами
  - Молотов Вячеслав Михайлович
  - Ворошилов Климент Ефремович
  - Жуков Георгий Константинович
  - Хрущев Никита Сергеевич
  - Маленков Георгий Максимилианович

    - Берия Лаврентий Павлович
    - Сын Сталина – Василий
    - Туполев Андрей Николаевич и его школа самолетостроения
    - Ильюшин Сергей Владимирович
    - Россинский Борис Илиодорович
    - Друзья и знакомые
    - На сессии Верховного Совета
    - Зарубежные встречи
    - Без борьбы – нет победы
    - Незабываемое
    - Радость творческого труда
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4

Александр Сергеевич Яковлев
Воспоминания о людях и событиях

От автора

Настоящие записки не преследуют цели давать какую-либо деловую или политическую оценку отдельным лицам и событиям.

Пишу только о тех, с кем имел личные встречи по работе конструкторской и заместителем наркома и министра.

Я говорю лишь с позиции личных впечатлений, что, конечно, не исключает элемента субъективности суждений. Но мне кажется, что в этом и заключается главная ценность моих воспоминаний, как для читателей, так, особенно, и для будущих историков и писателей.

А.С. Яковлев в домашней обстановке. Архив ОАО «ОКБ им. А.С.Яковлева»

Думаю, что именно такие воспоминания по мелким, на первый взгляд, штрихам помогут составить представление о человеке, его внешности, характере, присущих ему особенностях и влиянии на ход исторических событий.

У читателя может возникнуть вопрос:

– Какие же автор имеет основания, чтобы с такой смелостью писать о делах и людях великой эпохи в жизни нашей Родины?

Для ответа на этот вопрос начну с краткой автобиографии.

Моя биография

Родился я 1 апреля 1906 года в Москве на третьей Мещанской улице возле Сухаревой башни. Отец мой служащий, мать – домашняя хозяйка. Мимо Сухаревой башни, построенной под руководством стрелецкого полковника Сухарева по указу Петра Великого, которую московские градостроители 30-х годов уничтожили, так же как Красные Ворота и Храм Христа Спасителя, – я каждый день ходил с первых дней учебы из дома в гимназию Страхова на Садовую-Спасскую улицу.

После 1917 года гимназия была уже советской школой второй ступени номер 5 ˚Сокольнического района.

Окончил я ее в 1923 году.

Учился я средне. В основном четверки. С самого начала учебы принимал активное участие в жизни школы. Сперва был старостой класса, а потом председателем старостата – совета старост всей школы. Был редактором школьного журнала, организатором первого в Москве школьного кружка авиамоделистов.

Как активист Общества друзей Воздушного флота, – в 1923 году я был командирован на Всесоюзные планерные состязания в Коктебель. Здесь окончательно увлекся планеризмом и решил сам сконструировать планер.

Школьный кружок Общества друзей Воздушного флота. В

центре организатор кружка Александр Яковлев. 1923 год.
Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Вернувшись из Коктебеля, организовал в школе планерный кружок, в котором построили мой первый планер, в 1924 году принимавший участие во вторых планерных состязаниях.

В следующем году под моим руководством был построен второй планер, который также летал в Крыму на планерных состязаниях 1925 и 1927 года.

Оба планера были удачными и премированы денежной премией и почетной грамотой.

На планерных состязаниях я познакомился с замечательными энтузиастами отечественной авиации Сергеем Владимировичем Ильюшиным и Владимиром Сергеевичем Пышновым, поощрявшими мое увлечение планеризмом.

По окончании школы я поступил при содействии Ильюшина добровольно в Красную Армию и работал сначала в мастерских, а затем мотористом летного отряда Академии Воздушного флота на Центральном аэродроме имени Фрунзе.

Успех с планерами пробудил у меня неодолимое желание построить легкомоторный самолет-авиетку, и эта мечта тоже сбылась.

Ильюшин и Пышнов помогли мне спроектировать мой первый легкомоторный самолет.

Люди, принимавшие непосредственное участие в становлении молодого авиаконструктора, у планера АВФ-21 «Москва» на состязаниях в Вассеркуле, Германия, 1925 год. Слева направо: К.К Арцеулов, В.С. Пышнов, С.В. Ильюшин. Из собрания Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина.

Самолет был построен на средства Осоавиахима кружком общественников, таких же энтузиастов как я сам, моих товарищей по летному отряду. Самолет получился очень хороший.

В июле 1927 года летчик Пионтковский в беспосадочном полете Севастополь – Москва установил на нем два мировых рекорда на дальность и продолжительность полета.

Вот что писала газета «Известия» от 20 июля 1927 года: «Перелет этот закрепляет за авиеткой «А.И.Р.», конструктором ее А.С. Яковлевым и пилотом Ю.И. Пионтковским ряд новых всесоюзных рекордов. Перелет Севастополь – Москва является первым дальним перелетом советской авиетки и рекордным для СССР по продолжительности полета без посадки. Этот перелет уступает только совершенному в прошлом году английскими летчиками перелету Лондон – Калькутта (Индия). Но этот перелет был совершен с посадками в пути».

За удачную конструкцию самолета я был зачислен слушателем без вступительных экзаменов в Академию, которая впоследствии была переименована в Военно-воздушную

Академию имени Жуковского.

Правда, хотя меня зачислили без сдачи экзаменов, но с обязательством наряду с учебой на первом курсе в Академии сдать вступительные экзамены до нового года, то есть до 1 января 1928 года.

Задача была очень трудная, но я с ней справился.

На протяжении четырех лет учебы я не прекращал своей конструкторской деятельности по общественной линии и на средства Осоавиахима в кружке, организованном мной при постройке первого самолета, было спроектировано и построено еще несколько разного типа легкомоторных самолетов.

На наших самолетах летчики, участники всех авиаспортивных соревнований, как правило, бывали победителями.

В 1929 году на моноплане моей конструкции АИР-3 летчики Филин и Ковальков совершили беспосадочный перелет Минводы – Москва.

Газета «Правда» от 18 сентября 1929 года писала по этому поводу:

«…этот перелет для данного класса самолетов превзошел все мировые достижения по дальности расстояния без посадки и особенно по скорости…».

«…мы с гордостью можем констатировать, что побили сразу два мировых рекорда – на расстояние и на скорость…».

В 1931 году я окончил Академию с воинским званием – военинженер второго ранга и получил назначение на завод № 39. Здесь я также не оставлял своей конструкторской работы, и в 1932 году был создан трехместный самолет АИР-6, так называемый исполкомовский самолет – первый самолет моей конструкции серийного производства, которых построено 128 экземпляров.

С 1932 года я – кандидат партии.

В нашем коллективе общественников, ставшим самостоятельной творческой организацией, были построены почтовый АИР-7 – самый скоростной советский самолет того времени и учебный АИР-10.

Весной 1934 года нам – небольшой группе конструкторов и рабочих – выделили производственное помещение кроватной мастерской, на территории которой выросло впоследствии первоклассное опытно-конструкторское бюро – ОКБ.

В 1935 году при демонстрации спортивных и учебных самолетов в Тушино, как конструктор лучшего самолета этого типа, я впервые был представлен Сталину, который долго со мной разговаривал, удивив своей осведомленностью по вопросам

авиации.

Тут была решена судьба, показанного в полете АИР-10, впоследствии ставшего основным двухместным учебно-тренировочным самолетом Военно-Воздушных Сил – УТ-2 и построенного в серийном производстве в количестве семи с половиной тысяч.

Юрий Гагарин назвал этот самолет своей «летающей партой». Десятки тысяч летчиков, будущих героев Отечественной войны, получили первоначальное летное образование на УТ-2.

В 1939 году мы создали свой первый боевой самолет ББ-22 – ближний бомбардировщик, который по скорости превосходил истребители тех лет.

В апреле 1939 года Сталин вызвал меня в Кремль и в присутствии Ворошилова и Молотова подробно расспрашивал об этом самолете. Тут же было принято решение наградить меня Орденом Ленина.

На другой день в газете «Правда» от 28 апреля 1939 года я прочел:

> «УКАЗ
> ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА ИНЖЕНЕРА-КОНСТРУКТОРА
> ТОВ. ЯКОВЛЕВА А. С.
> За выдающиеся заслуги в деле создания новых высококачественных конструкций самолетов наградить инженера-конструктора тов. Яковлева Александра Сергеевича орденом Ленина.
> Председатель Президиума Верховного Совета СССР
> М. КАЛИНИН.
> Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
> А. ГОРКИН.
> Москва, Кремль. 2 апреля 1939 года».
> Совнарком СССР постановил отметить серьезные успехи инженера-конструктора тов. Яковлева А.С. в деле конструирования новых типов самолетов и премировать его выдачей 100 тысяч рублей и автомашиной «ЗИС». (ТАСС).

ББ-22 был принят в серию и построен в количестве 200 машин.

В 1939 году в декабре мы построили наш первый истребитель Як-1, затем Як-7, Як-9 и, наконец, Як-3, признанный ВВС лучшим истребителем Отечественной войны.

В конце 1940 года одновременно с Микулиным, Климовым,

Шпитальным и другими я был награжден Сталинской премией и званием Героя Социалистического Труда.

На истребителях ЯК советские летчики успешно сражались с гитлеровскими мессершмиттами с первого до последнего дня войны.

Всего было построено 36 тысяч этих истребителей.

После войны в нашем конструкторском бюро созданы следующие, прокладывавшие пути развития советской реактивной авиации самолеты массового серийного производства:

Як-15 – первый принятый на вооружение ВВС реактивный истребитель;

Як-25 – первый отечественный ночной и всепогодный перехватчик;

Як-28 – первый отечественный сверхзвуковой бомбардировщик;

Як-36 – экспериментальный вертикально взлетающий реактивный самолет;

Як-38 – первый отечественный боевой самолет ВВП;

Як-40 – пассажирский реактивный тридцатидвухместный самолет;

Як-42 – пассажирский реактивный стодвадцатиместный самолет.

Построено было много и других типов самолетов, выпускавшихся серийно» в том числе учебные самолеты ВВС и ГВФ – Як-18, Як-18Т, Як-52, а также Як-50 – победитель чемпионатов Мира и Европы по высшему пилотажу.

Всего по образцам нашего коллектива заводами авиационной промышленности построено 70 тысяч самолетов разного назначения, из них 25 тысяч в послевоенное время.

С 1939 года Сталин начал меня вызывать и советоваться по различным авиационным вопросам.

В конце декабря 1939 года на одной из таких встреч он поинтересовался моим возрастом и коммунист ли я, а 9 января 1940 года я был назначен заместителем наркома авиационной промышленности по опытному строительству и науке.

Таким образом, свою конструкторскую работу в самые ответственные для нашей Родины годы, а именно, при перестройке авиации перед войной, на протяжении всей войны и в послевоенные годы при осуществлении реактивной революции я совмещал с должностью заместителя народного комиссара, а затем заместителя министра авиационной промышленности.

На протяжении этих лет принимал активное руководящее участие в решении вопросов развития и прогресса отечественного

самолетостроения.

После решения основных проблем перспективы развития реактивной авиации, – моя просьба об освобождении от работы в Министерстве, чтобы посвятить себя целиком конструкторской деятельности, была удовлетворена.

Постановлением Совета Министров за подписью Сталина, – я получил благодарность и, кроме того, мне было присвоено воинское звание генерал-полковника ИТС.

Одновременно был назначен председателем НТС Министерства.

Всю свою сознательную жизнь я посвятил делу развития авиации нашей страны, делу укрепления обороноспособности Родины, и партия высоко оценила мою работу.

Я девять раз, со второго по десятый созыв, избирался депутатом Верховного Совета. Неоднократно был членом Пленума МГК КПСС. Избран действительным членом Академии наук СССР.

Я дважды Герой Социалистического Труда, кавалер десяти орденов Ленина, ордена Октябрьской Революции, двух орденов Суворова, многих других орденов и медалей, лауреат Ленинской и семи Государственных премий.

Я награжден Большой Золотой медалью Международной авиационной федерации, которой удостоены также Гагарин, Ильюшин и Туполев.

Однако было бы ошибочно думать, что мой жизненный путь усеян лишь орденами и наградами, Конечно, каждый орден, каждая награда – свидетельство высокой оценки партией и государством моих успехов в работе.

Но все эти успехи давались нелегко, а лишь в результате не только упорного творческого труда, но и в борьбе с рутиной, завистью человеческой, преодолением трудностей, не имеющих ничего общего с конструкторской работой.

Кто же в моей многолетней работе помогал, и кто мешал, кто относился ко мне благожелательно и кто враждебно.

Благожелательно относились: Сталин И.В., Молотов В.М., Ворошилов К.Е., Хруничев М.В., Жуков Г.К. и в послевоенное время Брежнев Л.И., Устинов Д.Ф., Бугаев Б.П.

Враждебно относились: Хрущев Н.С., Берия Л.П., Маленков Г.М., министры Дементьев П.В. и Казаков В.А., заведующий оборонным отделом ЦК Сербин И.Д., любыми средствами пытавшийся подорвать ко мне доверие со стороны руководства.

Несколько слов о Дементьеве, который незадолго до войны был назначен первым заместителем наркома авиационной промышленности, но занимался в основном лишь серийным

производством самолетов в пределах Министерства.

Для обсуждения вопросов более общего, принципиального характера, – качественного уровня и перспективы развития нашей авиации, – в ЦК и в Ставку Верховного Главнокомандования приглашали, как правило, меня. Это вызывало у Дементьева сначала недовольство, затем зависть и к концу войны явную неприязнь ко мне.

Когда после смерти Сталина, – в хрущевский период, – Дементьев стал министром, то он решил со мной расправиться, так же как с неугодным ему Микулиным, а впоследствии и с Ильюшиным, переведя на пенсию.

Он опасался, что, как и раньше, – не буду ли я советником по вопросам авиации и у нового руководства.

Он стал препятствовать выдаче мне заданий на новые самолеты, рассчитывая изобразить выдохшимся и бесплодным.

Но авторитет мой к тому времени был достаточно велик, – не так-то просто ему было выполнить свое намерение, поскольку он знал о благожелательном и доверительном отношении ко мне Леонида Ильича Брежнева и Дмитрия Федоровича Устинова.

Дементьеву известно было, что мне приходилось не только на заседаниях видеться с Леонидом Ильичом, и особенно с Дмитрием Федоровичем. Его это очень беспокоило, а я был рад возможности личных контактов с этими замечательными людьми, общение с которыми воодушевляло мою творческую инициативу.

Не могу не отметить, что послевоенные самолеты Як-28, Як-40 и Як-42 и особенно самолеты вертикального взлета и посадки – Як-36 и Як-38 рождены вопреки ожесточенному противодействию министра Дементьева, только благодаря прямому вмешательству ЦК, личной поддержке Леонида Ильича Брежнева и Дмитрия Федоровича Устинова.

В 1981 году пять типов самолетов моей конструкции находились в производстве на четырех серийных авиационных заводах.

Всего с 1934 г. по 1981 г. построено 70.000 боевых, гражданских и учебно-тренировочных самолетов «ЯК».

Введение

За время общения по работе с руководителями государства, начиная с 1938 года и до смерти Сталина в 1953 году, мне приходилось встречаться в правительстве со многими. В число постоянного окружения Сталина за этот период, почти до конца, входили: Молотов, Маленков, Берия, Микоян, реже – Ворошилов, Вознесенский, Жданов. После войны – Булганин.

С остальными членами Политбюро за редкими единичными случаями встречаться не приходилось.

Во время войны Сталин возглавлял одновременно: партийное руководство, государственный аппарат и Ставку Верховного Главнокомандования.

Ближайшими помощниками Сталина, принимавшими повседневное участие в работе Ставки, были генштабисты – Жуков, Василевский, Антонов, Штеменко.

Неизменный первый секретарь Сталина – Александр Николаевич Поскребышев, второй – Леонид Александрович Логинов.

Все авиационные вопросы решались, как правило, с участием со стороны промышленности – Шахурина и меня, позже, с 1946 года, вместо Шахурина был Хруничев.

Со стороны ВВС там бывали командующие: Смушкевич, Новиков, Жигарев, Вершинин. Иногда вызывались главные инженеры ВВС Петров, Репин, Марков.

К обсуждению авиационных вопросов приглашались также при необходимости главные конструкторы, отдельные директора крупных заводов и от ВВС заместители главкома.

Сталин быстро увлекался новыми людьми, но, к сожалению, часто неожиданно охладевал. Пример тому печальная судьба последовательно сменивших друг друга главкомов ВВС: Смушкевича, Рычагова, Новикова, зампредсовнаркома Вознесенского и секретаря ЦК Кузнецова. Все об этом знали и каждый, независимо от ранга, дрожал за свое благополучие. Это обстоятельство накладывало отпечаток на поведение окружавших Сталина лиц. Разве только Берия один был в себе уверен.

Отличительная особенность всего руководства, – никому в народе ничего о них лично, об их семье, быте неизвестно. На всех официальных приемах, торжествах они появлялись в одиночестве, без жен.

Как уже сказано, в то время основными деятелями партийного и государственного руководства, так сказать «постоянно присутствующими» были Молотов, Ворошилов,

Маленков, Берия, Микоян, Жданов.

Кагановича в конце 30-х годов Сталин отдалил, позже такая же участь постигла Ворошилова и Вознесенского.

Что касается Хрущева и Жданова, то они большей частью были один в Киеве, другой – в Ленинграде (пока Жданов не занял место Маленкова в 1946 году в качестве секретаря ЦК).

Калинин и Шверник существовали только как фигуры – один по линии Верховного Совета, другой по линии профсоюзов – и повседневного личного участия в работе Политбюро не принимали.

Что устраивало Сталина в ближайших своих соратниках? У каждого из них было наличие следующих качеств:

крупные организаторские способности;

скрупулезная исполнительность;

личная преданность, по крайней мере, показная, у всех без исключения.

Отрицательными качествами, общими для всех, являлись: беспринципность;

угодничество;

подхалимство.

Значение каждого из них часто зависело от случайности, – в связи с мнительностью и подозрительностью Сталина, раздуваемой Берией и Маленковым.

Всем известны дифирамбы и восхваления по адресу Сталина, которыми наделяли его, соревнуясь друг перед другом, перечисленные выше лица при каждом удобном случае в любом устном выступлении и в печати, вызываемые желанием выслужиться перед ним и подчеркнуть свою личную преданность.

Особенно отличались в этом отношении Микоян и Хрущев, которые первыми же после смерти Сталина и отреклись от него.

Каждый из членов Политбюро шефствовал над какой-нибудь определенной областью хозяйственной или политической жизни страны. Например, Молотов – постоянно над иностранными делами, а во время войны и над танками. Маленков – над партийным аппаратом, а во время войны – над авиацией. Берия – над Министерством внутренних дел, во время войны – и над артиллерией. Каганович – над транспортом, Вознесенский возглавлял Госплан и так далее.

Нам, авиационникам, с таким шефом как Маленков было легко работать, поскольку весь центральный и местный партийный аппарат были в его ведении и фактически обслуживали нужды авиации.

В последние годы жизни Сталина интриги и подсиживания приняли особо зловещий характер вплоть до физического

устранения опасных конкурентов для расчистки места и свободы действий возле стареющего Сталина.

С наибольшим ожесточением в этом направлении действовали Берия и Маленков. Имея в виду уже преклонные года Сталина и расчищая дорогу к власти, Маленков и Берия не останавливались ни перед чем. Они действовали нагло, остервенело и безнаказанно.

За короткий промежуток времени они убрали со своей дороги наиболее для них опасных, способных людей из числа молодого поколения большевистской гвардии, таких как секретарь ЦК и МК Попов Г.М., секретарь ЦК Кузнецов А.А., секретарь Ленинградского Обкома Попков П.С., член Политбюро и заместитель Председателя Совета Министров СССР Вознесенский П.А., Председатель Совета Министров РСФСР Родионов М.И. и другие.

Когда весной 1946 года Маленков из-за «неустройства» в авиапромышленности был снят с поста секретаря ЦК КПСС, на его место был назначен Андрей Александрович Жданов. Жданов привлек для работы секретарем ЦК своего ближайшего помощника по Ленинграду Алексея Александровича Кузнецова.

Сравнительно молодой, по специальности инженер, – Кузнецов производил самое хорошо впечатление.

Когда Жданов умер, значение Кузнецова как одного из секретарей ЦК возросло, но тут Берия добился, чтобы на освободившуюся вакансию секретаря ЦК после смерти Жданова был возвращен Маленков.

Вскоре после этого, чтобы убрать опасного для них Кузнецова и мешавшую им видную фигуру государственного и партийного руководителя Вознесенского, Берия совместно с Маленковым сфабриковал так называемое «Ленинградское дело», по которому были арестованы руководящие ленинградские коммунисты.

Их обвинили в антипартийной деятельности, и еще бог знает в каких смертных грехах. Эти обвинения и выколачиваемые из них признания были настолько фантастичны, что Сталин усомнился и послал Маленкова как секретаря ЦК в Ленинград, чтобы тот лично проверил достоверность материалов следствия. Маленков там был – «проверил» и все подтвердил.

Это черное дело Берия и Маленкова привело к физическому устранению Вознесенского, Кузнецова, Родионова, Попкова и большого числа других честных коммунистов.

Через некоторое время после расправы над этой группой молодых сталинских соратников, – Берия и Маленков принялись за старую большевистскую гвардию – Молотова и Микояна. Они добились того, что Сталин перед смертью не скрывал к ним

своего недоверия и личной неприязни.

Ворошилов к тому времени для Берия и Маленкова был не опасен. Он был ими терроризирован и запуган.

В Хрущеве они также не видели опасного соперника, – он занимался то московскими, то украинскими делами и в силу своей хитрости выглядел едва-ли не самым покорным из всех. Он был как бы в стороне от интриг.

В полной мере он показал свое лицо коварного интригана, самодура и политического ничтожества лишь после смерти Сталина.

Преступно изобретенный Хрущевым так называемый «культ личности Сталина» нанес непоправимый вред не только нашей партии, но и всему мировому коммунизму.

Г.М. Маленков, Н.С. Хрущев, Л.П. Берия на трибуне Мавзолея Ленина.

1953 г. Из газеты «Правда».

В самые последние годы жизни Сталина, Берия и Маленков влияли на него безраздельно.

Это происходило потому, что один из них по линии партийных организаций страны, а другой по линии госбезопасности обладали наибольшими возможностями для быстрого и безоговорочного выполнения всех указаний Сталина, и это выгодно отличало их по сравнению с другими.

Замолчать имена Молотова и Ворошилова, Маленкова и Берия, Микояна и Жданова и других деятелей эпохи объективная история не может.

Придет время, – потомство оценит положительные и отрицательные стороны деятельности каждого из них.

Ведь никуда не уйти от того, что эти люди длительный период руководили ключевыми участками строительства социализма в нашей стране. Это были лидеры партии, народ их знал, им верил. По архивным материалам, по партийным документам, – каждому из них воздастся по заслугам.

Мне хотелось бы в последующих главах оставить для будущих времен, может быть и не особенно ценные с исторических позиций, но интересные личные, бытовые и житейские впечатления очевидца о некоторых из них, а также о государственных деятелях послесталинского периода.

Заранее оговариваюсь, что это лишь отрывочные, сугубо личные впечатления, отдельные штрихи, не претендующие на цельность характеристики и образа того или другого деятеля, о которых будет рассказано в соответствующих главах.

Из сказанного выше видно, что окружение Сталина представляло собой непостоянную и довольно пеструю, если не сказать больше, картину.

Однако факт остается фактом.

Прошло всего каких-нибудь 20 лет после окончания Гражданской войны и изгнания из России интервентов.

За это время Советский Союз, руководимый партией, возглавлявшейся на протяжении 30 лет Сталиным, прошел непередаваемо трудный путь.

Много было трудностей на этом пути, но благодаря железной организующей воле и жестокой уверенности в своей правоте вождя партии – героический советский народ преодолел все препятствия на своем победном пути к социализму, не только одолел фашизм, но и стал второй мировой державой.

Не могу не вспомнить слов великого русского историка Николая Михайловича Карамзина из предисловия к его знаменитому труду «История Государства Российского», написанному им в 1815 году.

«…Правители, Законодатели действуют по указаниям Истории, и смотрят на ея листы как мореплаватели на чертеж морей.

Мудрость человеческая имеет нужду в опытах, а жизнь кратковременна.

Должно знать, как искони мятежныя страсти волновали гражданское общество, и какими способами благотворная власть ума обуздывала их бурное стремление, чтобы учредить порядок, согласить выгоды людей и даровать им возможное на земле счастье.

Но и простой гражданин должен читать Историю. Она мирит его с несовершенством видимаго порядка вещей, как с обыкновенным явлением во всех веках; утешает в государственных бедствиях, свидетельствуя, что и прежде бывали подобныя, бывали еще ужаснейшия, и Государство не разрушалось…».

«…для нас, сынов России, ея летописи имеют общее. Взглянем на пространство сей единственной державы: мысль цепенеет; никогда Рим в своем величии не мог равняться с нею, господствуя от Тибра до Кавказа, Эльбы и песков Африканских.

Не удивительно ли, как земли, разделенныя вечными преградами Естества, неизмеримыми пустынями и лесами непроходимыми, хладными и жаркими климатами; как Астрахань и Лапландия, Сибирь и Бессарабия, могли составить одну Державу с Москвою?»

Знакомство со Сталиным

Год 1935. Я уже конструктор известных спортивных самолетов, активист Осоавиахима.

Центральный Комитет партии в то время уделял большое внимание вопросам подготовки кадров для авиации, в частности интересовался тем, как учить и на чем учить, всячески поощрял начинания Осоавиахима в области авиационного спорта.

12 июля 1935 года для руководителей партии и правительства был организован показ достижений воздушных спортсменов Центрального аэроклуба.

Задолго до приезда гостей всех нас, конструкторов, летчиков, планеристов, парашютистов, авиамоделистов, собрали на Тушинском аэродроме.

Вместе со своей техникой – самолетами, планерами, моделями – мы толпились в западном секторе тушинского поля в излучине реки Москвы. Все напряженно смотрели в сторону ворот аэродрома, на Волоколамское шоссе. Ожидая гостей, настороженно посматривали мы на хмурое небо и низкую облачность, которые могли помешать нашему празднику.

И вот одна за другой, переваливаясь по неровностям, показались в отдалении тяжелые черные автомашины. Одна, вторая, третья… Они подъехали и остановились недалеко от нас. И вдруг видим, как из машин выходят И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов, А.В. Косарев.

За ними идут еще люди – военные и штатские, но я тогда видел только троих. С Климентом Ефремовичем я уже был знаком. Секретаря комсомола Косарева знал хорошо.

Сталина близко я увидел впервые: в сером коверкотовом однобортном пальто-макинтоше, такого же материала фуражке, в мягких шевровых сапогах.

Сталин и его спутники тепло с нами поздоровались, держались очень просто, и сразу же началась оживленная беседа с авиаспортсменами. Стал накрапывать дождь, и мы испугались, как бы не отменили программу. Но дождь вскоре прекратился, и показ всех видов авиационного спорта состоялся.

Открыли его планеристы.

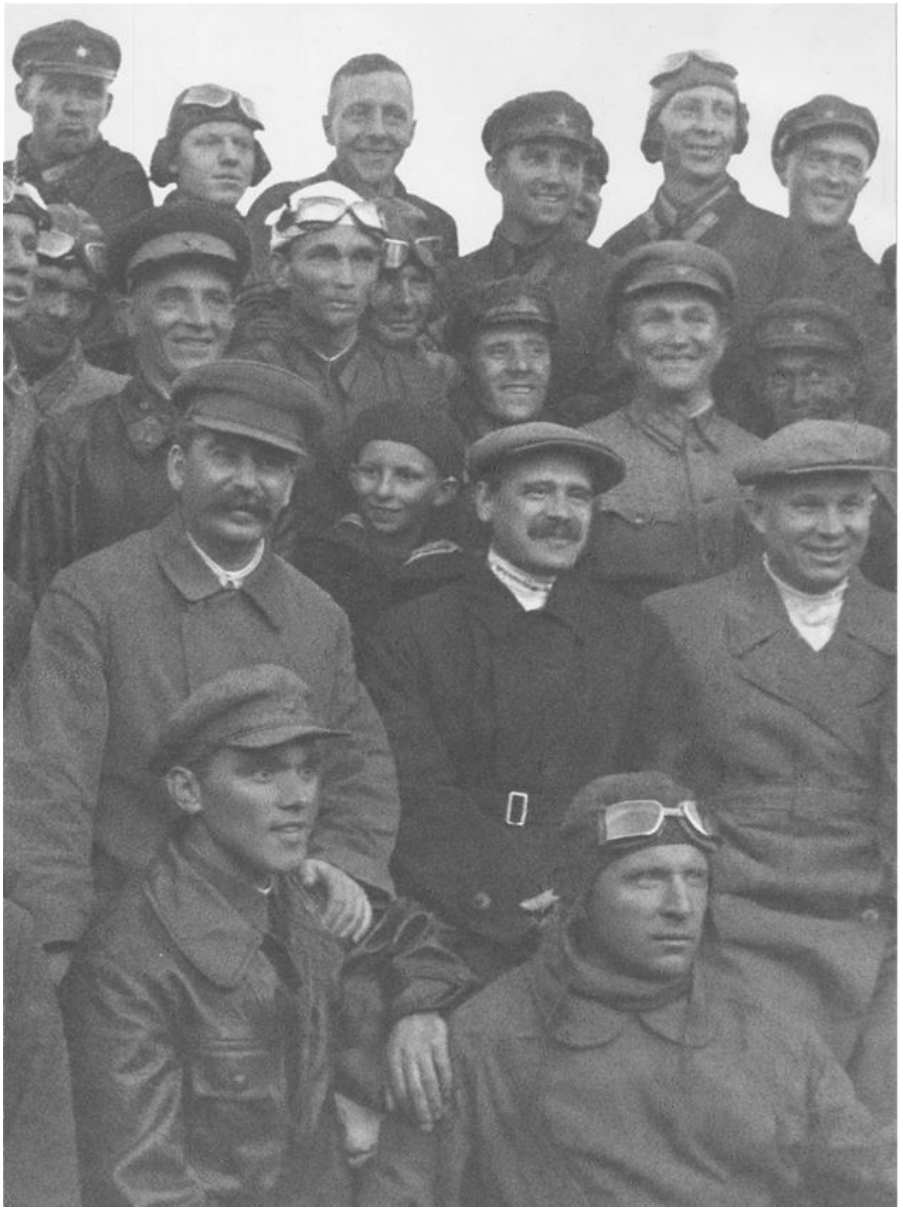
Несколькими индивидуальными и групповыми полетами на планерах лучшие мастера этого вида спорта очень эффектно показали образцы виртуозной техники управления безмоторными летательными аппаратами.

После этого летчик Алексеев на самолете У-2 продемонстрировал номер: «первый самостоятельный вылет

ученика на самолете». Это был авиационный шарж. Алексеев заставлял самолет принимать в воздухе неестественные положения, какие мог бы допустить неопытный ученик. Но в руках искусного летчика машина приземлилась, наконец, с такими большими прыжками и козлами, что можно было подумать, что она сейчас вся развалится.

Полет всем понравился. Гости смеялись и аплодировали. Затем показали новые спортивные и учебные самолеты.

Они, в том числе и наш УТ-2, взлетели один за другим, и пошли в сторону деревни Павшино. Над Павшином на высоте 150–200 метров выстроились в одну линию, подошли к границе аэродрома, и тут летчики сразу дали полный газ. Машины стали обгонять одна другую, резко прибавляя скорость. Раньше всех отстала учебная старушка У-2. Потом начали отставать другие машины. УТ-2 вырвалась вперед и первой промчалась над центром аэродрома.



Руководители партии и Правительства СССР: И.В. Сталин, А.А. Андреев и Н.С. Хрущев на показе достижений легкой авиации.

Тушинский аэродром, 12 июля 1935 г. В первом ряду А.С. Яковлев и летчик-испытатель ОКБ Ю.И. Пионтковский. В третьем ряду второй справа – технический директор ОКБ А.С. Беляйкин.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Сталин спросил, чья машина. Ему сказали, что машина конструкции Яковлева. И тут Ворошилов представил меня

Сталину.

После посадки Пионтковский подрулил туда, где стояли Сталин и Ворошилов, и мы, взволнованные и радостные, начали рассказывать о своем самолете и его особенностях.

Сталин подошел ближе к машине, постучал пальцем по крылу.

– Дерево? – спросил он.

– В основном сосна и березовая фанера, – ответил я.

– Какая наибольшая скорость?

– 200 километров в час.

– А у самолета У-2?

– 150.

– А на какой машине лучше готовить летчиков для истребителей И-16? На У-2 или на этой? – спросил Сталин у толпившихся вокруг летчиков.

– Конечно на этой, – зашумели все в один голос.

– А почему?

– Да ведь у этой скорость больше и она моноплан, так же как И-16, а У-2 – биплан.

– Выходит, что надо переходить на эти, более современные машины?

– Правильно, – в один голос ответили летчики.

– А на каком заводе строили вашу машину? – обратился Сталин ко мне.

– В кроватной мастерской на Ленинградском шоссе.

– Как-как?.. В кроватной?!

И тут я коротко рассказал о своих трудностях и о том, как наш конструкторский коллектив попал в кроватную мастерскую.

Сталин одобрил нашу работу. Потом он поинтересовался, какой мощности мотор, нельзя ли увеличить скорость самолета и что для этого нужно сделать. Он заметил, что учебные машины должны быть такими, чтобы ими без труда могла овладевать масса летчиков.

Праздник был завершен прыжками парашютистов.

Показ оказался удачным. Наши гости, участники и организаторы праздника остались очень довольны, и решили сфотографироваться на память об этом смотре, сыгравшем большую роль в развитии массового авиационного спорта в нашей стране. Образовалась большая группа, на которую фотографы и кинооператоры направили свои объективы. Я, помню, задержался около своего самолета и когда подошел, то был в замешательстве, потому что вся группа уже скомплектовалась. Сталин поманил меня пальцем, предлагая сесть поблизости от него, и положил на мое плечо свою руку. Так

и запечатлел нас фотограф в этот знаменательный момент моей жизни.

На этом смотре мне впервые довелось разговаривать с руководителями партии и правительства и познакомиться со Сталиным.

Вскоре после тушинского показа самолет УТ-2 прошел государственные испытания и был принят на вооружение Военно-Воздушных Сил в качестве самолета первоначального обучения для летных школ и аэроклубов.

Центральный аэроклуб в 1937 году стал одной из жертв произвола, руководители его были арестованы. Аэроклуб практически на некоторое время перестал существовать и числился только на бумаге.

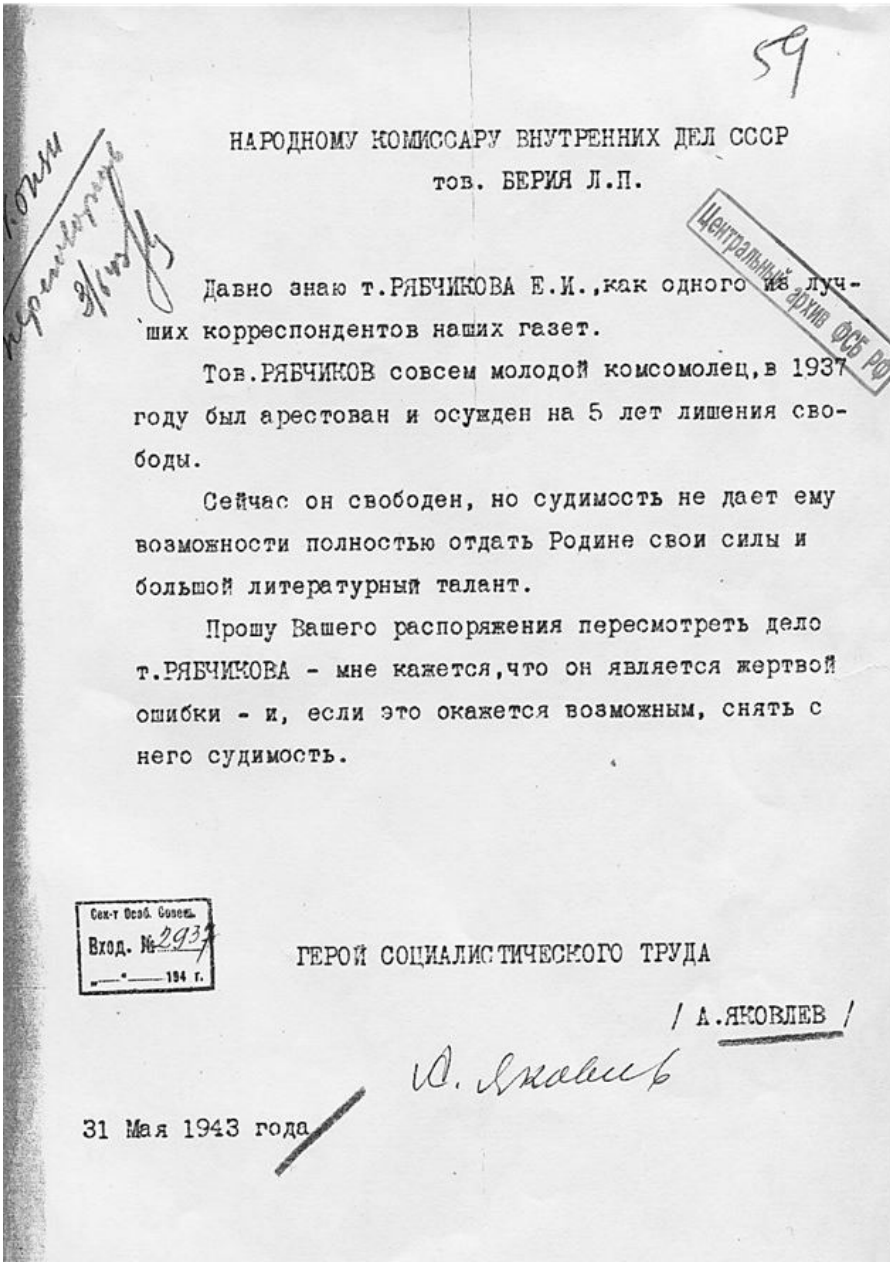
В связи с «делом» аэроклуба пострадал и сотрудник «Комсомольской правды» Евгений Рябчиков. Женя был влюблен в авиацию, сам научился летать, был страстным пропагандистом авиации.

Наши отношения с Женей Рябчиковым не ограничивались только служебными. Иногда он бывал у меня дома, а в один из дней 1937 года пригласил на свой день рождения. Собралось много журналистов, вечер прошел очень весело. Разошлись в первом часу ночи.

Каков же был мой ужас, когда утром я узнал, что в ту же ночь Женю арестовали, как… врага народа. Я никак не мог в это поверить!

О дальнейшей судьбе Жени Рябчикова стало известно гораздо позже. В конце войны ко мне, тогда заместителю наркома авиационной промышленности, пришла Сусанна Михайловна Кропачева – главный инженер завода в Норильске, где в ссылке работал Рябчиков. Она рассказала обо всем, что произошло с Женей. Он отбывал наказание по клеветническому обвинению. Сусанна Михайловна просила помощи, и я обещал ей сделать все, что будет в моих силах, для облегчения участи Рябчикова.

Вскоре, будучи вызван по какому-то делу к Сталину, у него в кабинете я застал штатского человека, который стоял у окна, просматривая пачку бумаг. Пока Сталин со мной разговаривал, незнакомец, видимо, кончил со своими бумагами, подошел к нам и со мной поздоровался, – оказывается, это был заместитель наркома внутренних дел Авраамий Павлович Завенягин, незадолго до того вернувшийся из Норильска, где он руководил строительством горно-металлургического комбината. Со слов Сусанны Михайловны мне было известно, что Завенягин ее знает.



59

НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР
тов. БЕРИЯ Л.П.

Давно знаю т.РЯБЧИКОВА Е.И.,как одного из лучших корреспондентов наших газет.

Тов.РЯБЧИКОВ совсем молодой комсомолец,в 1937 году был арестован и осужден на 5 лет лишения свободы.

Сейчас он свободен, но судимость не дает ему возможности полностью отдать Родине свои силы и большой литературный талант.

Прошу Вашего распоряжения пересмотреть дело т.РЯБЧИКОВА - мне кажется,что он является жертвой ошибки - и, если это окажется возможным, снять с него судимость.

Сек-т Особ. Совещ.
Вход. №2937
"—"—— 194 г.

ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
/ А.ЯКОВЛЕВ /

31 Мая 1943 года

Письмо А.С. Яковлева Народному комиссару внутренних дел в поддержку журналиста Евгения Ивановича Рябчикова. 1943 год. Предоставлено Б.Е. Рябчиковым.

Пользуясь удачным случаем и хорошим настроением Сталина, я решил попытать счастья и заговорил с Завенягиным о Рябчикове. Сказал, что, мне кажется, зря пострадал и отбывает наказание по вздорному обвинению журналист «Комсомольской

правда» Евгений Рябчиков – честный молодой человек, энтузиаст авиации, активист Центрального аэроклуба. Я попросил, если можно, пересмотреть его дело.

Слышавший этот разговор Сталин обронил, обращаясь к Завенягину:

– Посмотрите.

Этого, ни к чему не обязывающего одного только слова оказалось достаточно. А через неделю Авраамий Павлович сам позвонил по кремлевскому телефону и сказал, что моя просьба решается положительно. Вскоре мы крепко обнялись с Женей в Москве, у меня в кабинете.

А.С. Яковлев и журналист Е.И. Рябчиков при записи телепередачи 26.07.1957 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

В тот период воздушному спорту был нанесен большой ущерб. Но основное было уже сделано. Легкомоторная авиация заняла прочное место в жизни нашей страны, она стала массовой, подлинно народной. Крупносерийный выпуск самолетов У-2, УТ-2 и УТ-1 дал возможность сотням тысяч молодых людей через авиаспорт влиться в нашу военную авиацию. Наплыв в летные и технические авиашколы был огромный, и попадали туда лучшие из лучших.

Трудно переоценить значение этого для Родины, и большая заслуга в этом тех, кто невинно пострадал при разгроме аэроклуба в 1937 году.

До знакомства со Сталиным на Тушинском аэродроме мое представление о нем как о человеке и руководящем деятеле партии и государства складывалось под впечатлением его редких, но значительных выступлений.

Особый интерес для меня, авиационного конструктора, представляло отношение Сталина к авиации. О том, что он уже в те годы занимался ею, мне было известно от таких видных авиаторов, как конструкторы Ильюшин и Поликарпов, летчики Чкалов и Коккинаки, с которыми мы работали на одном заводе. Они уже не раз виделись со Сталиным и охотно делились своими впечатлениями о нем. Я стал записывать рассказы моих друзей летчиков и конструкторов, а также собирать все, что писалось в газетах и книгах об отношении Сталина к авиации и к летчикам.

Сергей Владимирович Ильюшин рассказал, что впервые встретился со Сталиным при следующих обстоятельствах.

5 августа 1933 года Ильюшина вызвали к наркому обороны К.Е. Ворошилову. У него находился возглавлявший в те годы авиационную промышленность П.И. Баранов. Все вместе они отправились на дачу к И.В. Сталину, где состоялось совещание по авиационным вопросам. Обсуждалось состояние морской авиации и пути ее дальнейшего развития. Сталин внимательно слушал специалистов и задавал технические вопросы, удивляя Ильюшина своей осведомленностью.

После заседания, длившегося около трех часов, Сталин пригласил всех в сад размяться и предложил сыграть в городки. Сталин с Ворошиловым на одной стороне, а Ильюшин с Барановым на другой. Сталин бил очень метко, Ильюшин ему не уступал, за что Иосиф Виссарионович прозвал его чемпионом. Тем не менее, Ильюшин с Барановым оказались в проигрыше.

После обеда снова принялись за работу. Совещание длилось до позднего вечера.

Делясь позже впечатлениями об этой встрече, Сергей Владимирович поражался:

– Откуда Сталин так детально знает авиацию?

Еще в 1932 году, когда все восхищались летными качествами истребителей И-5, развивавшими скорость 280 километров в час, Сталин, осмотревший машину на Московском центральном аэродроме, сказал:

– Это ничего (он даже не сказал «хорошо», – заметил знаменитый испытатель Владимир Константинович Коккинаки), но нам нужны не эти самолеты. Надо, чтобы самолет давал 400 километров в час.

– Мы были поражены, – вспоминал позже Коккинаки. – Конструкторы сначала растерялись, а потом засели за работу. Мы смотрели на них скептически. А через полтора года я сам проводил испытания самолета, обладавшего скоростью значительно выше 400 километров.

Однажды я попросил Чкалова – мы с ним виделись на

аэродроме почти каждый день – рассказать подробнее, чем это было в газетах, о его первой встрече со Сталиным, приезд которого на Центральный аэродром 2 мая 1935 года мне удалось наблюдать только издали. Чкалов все еще находился под впечатлением этого события.

– Для меня эта встреча была совершенно неожиданной, – сказал Валерий Павлович.

– Когда Сталин, Ворошилов и Орджоникидзе приехали на аэродром для осмотра новых самолетов, Ворошилов показал на меня товарищу Сталину. Он подошел ко мне, крепко пожал руку и стал спрашивать о моем любимце И-16 и о том, как я его испытываю. Видимо, Ворошилов рассказал ему о воздушных происшествиях во время моих испытательных полетов, потому что товарищ Сталин спросил: «Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?» Я объяснил, что летаю на опытных, очень ценных машинах, которые надо беречь, во что бы то ни стало. Во время полета мысль все время направлена на то, чтобы выполнить программу испытаний и благополучно вернуться на аэродром.

– Ваша жизнь, – сказал Сталин, – дороже нам любой машины. Надо обязательно пользоваться парашютом, если есть в этом нужда!

Потом Чкалову предложили показать фигурные полеты. Он запустил мотор, с места свечой взвился в воздух и проделал самые сложные фигуры изящно и легко, присущим ему «чкаловским стилем».

К сожалению, Чкалов не прислушался к совету Сталина. Через какие-нибудь три года, стремясь спасти новый истребитель конструктора Поликарпова, – И-180, – у которого в испытательном полете заглох мотор, он не воспользовался парашютом и погиб.

Большим испытанием для советских авиаторов явилось событие, вошедшее в нашу историю под именем «челюскинской эпопеи».

Гибель парохода «Челюскин» в Ледовитом океане потрясла всех. Корабль «Челюскин», прошедший от Мурманска до Берингова пролива, был уже почти у цели, но 13 февраля 1934 года затонул, раздавленный льдами. Сто человек спаслись с гибнувшего судна, высадившись на льдину. Появился «лагерь Шмидта», названный так по имени начальника полярной экспедиции академика Отто Юльевича Шмидта.

И сразу же на Север к месту катастрофы вылетели советские летчики Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил

Водопьянов, Иван Доронин.

5 марта Ляпидевский первым вывез из лагеря женщин и детей, а 13 апреля спасательные операции были закончены.

В числе других газетных вырезок у меня сохранилась такая, из газеты «Правда» от 14 апреля 1934 года.

> «ЛЯПИДЕВСКОМУ, ЛЕВАНЕВСКОМУ, МОЛОКОВУ, КАМАНИНУ, СЛЕПНЕВУ, ВОДОПЬЯНОВУ, ДОРОНИНУ
>
> Восхищены Вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся Вашей победой над силами стихии. Рады, что Вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой Родины.

Входим с ходатайством в Центральный Исполнительный Комитет СССР:

> 1) Об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением героического подвига, – звания «Герой Советского Союза»;
>
> 2) О присвоении летчикам: Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания Героя Советского Союза;
>
> 3) О награждении орденом Ленина поименованных летчиков и обслуживающих их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалованья.
>
> И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов, В. Куйбышев, А. Жданов».

19 июня 1934 года челюскинцы и их спасители возвращались с Дальнего Востока. Москва украсила свои площади и улицы, как в дни революционных праздников. Машины с героями засыпали цветами.

На Красной площади состоялась демонстрация. В честь челюскинцев и героев-летчиков был устроен прием в Кремле, на котором посчастливилось присутствовать и мне.

Там Сталин выступил с речью.

– Герои Советского Союза, – сказал он, – проявили то безумство храбрых, которому поют славу. Но одной храбрости мало. К храбрости нужно добавить организованность, ту организованность, которую проявили челюскинцы на льдине. Соединение храбрости и организованности делает нас непобедимыми.

Еще весной 1934 года возникла мысль о перелете из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс. Этот полет подвел бы итог достижениям советской авиации в области покорения Арктики. Первая попытка совершить такой перелет на самолете АНТ-25, предпринятая в 1935 году Леваневским, Байдуковым и Левченко, к сожалению, оказалась неудачной. Но идея эта не покидала советских летчиков. Чкалов, Байдуков, Беляков обратились к И.В. Сталину и Г.К. Орджоникидзе с просьбой разрешить им в 1936 году перелет в США через Северный полюс.

Могу ли я забыть рассказ Валерия Павловича Чкалова о встрече и разговоре со Сталиным в связи с этим перелетом?!

– Меня вместе с Байдуковым и Беляковым вызвали на заседание ЦК… Понял, раз вызывают всю тройку, значит, речь пойдет о перелете… Сижу, слушаю, вопросы обсуждаются другие. В перерыве подхожу с ребятами к Серго, спрашиваю, как с нашей просьбой. «Не сидится вам, машину нужно хорошо проверить», – сказал Орджоникидзе. Тут подходит Сталин. Поздоровался, спрашивает: «Чего вы хотите, товарищ Чкалов?» Я сказал, что просим разрешить перелет через Северный полюс. «Зачем лететь обязательно на Северный полюс? – спросил Сталин. – Летчикам все кажется не страшным. Рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности?» Я возразил, что риска мало: машина хорошая, мотор хороший. Сталин начал подшучивать над нами, а потом сказал уже по-деловому, что условия полета у Северного полюса мало изучены. «Надо хорошо и подробно все изучить, чтобы наверняка уже лететь туда… Наш Союз необъятен. Летите через нашу территорию» Постоял, помолчал, взглянул на нас и неожиданно заявил: «Вот вам маршрут дня полета: Москва – Петропавловск-Камчатский».

За несколько дней до отлета Чкалова, Байдукова и Белякова вызвали в Кремль. Там находились руководящие деятели партии и правительства. Докладывать Сталин предложил Чкалову, который по карте перелета стал пояснять маршрут.

– Почему вы избрали такой северный вариант? – спросил Сталин.

Чкалов ответил, что этот вариант наиболее интересный. Советские летчики должны проникать все дальше на Север.

Уже прощаясь с летчиками, Сталин спросил, показывая на сердце:

– Скажите мне по совести, как у вас там, все в порядке, нет ли там у вас червяка сомнения?

– Нет, товарищ Сталин, мы готовы к старту!

– Ну, хорошо, пусть будет по-вашему!

Между прочим, Чкалов рассказывал о том, как в канун старта он с Байдуковым и Беляковым посетил одного из авиационных руководителей и сообщил ему, что вылет они наметили на завтра. Запросив метеорологов и получив малоблагоприятный прогноз, начальство запретило старт. Чкалов настаивал. Тогда Сталину сообщили, что вопреки нелетной погоде Чкалов собирается вылететь. Сталин сказал: «Чкалов лучше знает, какая ему нужна погода!» Вылет был разрешен.

Полет прошел отлично. Экипаж Чкалова достиг Петропавловска-Камчатского и, имея запас горючего, продлил трассу до острова Удд. Летчики получили телеграмму:

> «ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ
>
> Примите братский привет и горячие поздравления с успешным завершением замечательного полета.
>
> Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством.
>
> Вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советского Союза с ходатайством о присвоении вам звания Героев Советского Союза и выдаче денежной премии командиру самолета Чкалову в размере тридцати тысяч рублей, летчику Байдукову и штурману Белякову – по двадцать тысяч рублей.
>
> Крепко жмем вам руки.
>
> Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов».

Экипаж Чкалова возвращается на своем самолете с Дальнего Востока. На аэродроме их встречают Сталин, Орджоникидзе, Ворошилов. Они обнимают и целуют летчиков-героев.

Митинг открывает Орджоникидзе, выступают Ворошилов и Чкалов.

Сталин спрашивает у Чкалова, что бы ему сейчас хотелось делать. Еще разок полететь… куда-нибудь подальше», – ответил Чкалов.

К просьбе разрешить полет в США через Северный полюс Чкалов возвращался при каждом удобном случае, при каждой встрече со Сталиным.

При обсуждении в ЦК возможности перелета через полюс Сталин спросил, как будет обеспечена информация о погоде по такой дальней трассе. Некоторые говорили, что хорошо бы предварительно создать полярную метеостанцию в районе Северного полюса. Сталин заинтересовался: «А смогут ли советские полярники организовать такую станцию?» Полярники ответили утвердительно. И решение было принято.

Научная станция на дрейфующей льдине в районе Северного полюса была намечена в составе; И.Д. Папанин (руководитель), П.П. Ширшов, Е.К. Федоров, Э.Т. Кренкель. Командиром летного отряда был назначен М.В. Водопьянов. Общее руководство экспедицией для высадки исследователей возлагалось на Отто Юльевича Шмидта.

Когда высадка была произведена удачно, на льдину доставили подписанную И.В. Сталиным и членами Политбюро радиограмму на имя О.Ю. Шмидта, М.В. Водопьянова и всех участников экспедиции. В ней говорилось: «Эта победа советской авиации и науки подводит итоги блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза».

25 мая 1937 года В.П. Чкалов и Г.Ф. Байдуков по их просьбе были приняты в Кремле. Взглянув на летчиков, Сталин сказал:

– Что, опять земли не хватает? Опять собираетесь лететь?

– Да, товарищ Сталин, – ответил Чкалов, – время подходит, просим разрешения правительства на перелет через Северный полюс.

Чкалов доложил план перелета в США на самолете АНТ-25. В принципе вопрос решился положительно.

Когда тут же – как говорится, не сходя с места, – кто-то из присутствовавших сформулировал постановление, Сталин предложил обязать экипаж в случае неблагоприятной обстановки сделать посадку в любом пункте Канады, а в случае угрозы экипажу – произвести немедленную посадку. Это было записано особым пунктом.

Как известно, перелет Чкалова, Байдукова, Белякова прошел блестяще и вскоре был повторен экипажем Громова.

Как-то Ильюшин рассказал мне следующее. Сталин очень интересовался созданием бомбардировщика ДБ-3. Этот самолет был построен в начале 1936 года. Первый полет состоялся в марте этого же года. Летные испытания проводил летчик-испытатель В.К. Коккинаки. А 1 Мая в числе других принимавших участие в воздушном параде самолетов был и ДБ-3. Проходя над Красной площадью, Коккинаки, пилотировавший ДБ-3, сделал несколько мертвых петель. Это произвело очень сильное впечатление на всех, в том числе и на Сталина, как всегда во время парада находившегося на Мавзолее Ленина. Никто не предполагал, что на большом двухмоторном бомбардировщике можно проделывать фигуры высшего пилотажа.

На другой день, 2 мая, Ильюшина и Коккинаки вызвали в Кремль. Руководители партии и правительства поздравили конструктора и летчика, подробно расспрашивали их о самолете.

Тут же приняли решение о запуске машины в серийное производство.

Решающим обстоятельством запуска ДБ-3 в серию были, конечно, не мертвые петли над Красной площадью. Этот самолет имел скорость большую, чем самолет аналогичного назначения ДБ-2 Туполева, незадолго до того запущенный в серийное производство. Скорость ДБ-2 – 343 километров, а ДБ-3 – 403 километра в час.

Однако, несмотря на решение правительства, ДБ-3 строился медленными темпами, руководители авиационной промышленности ДБ-3 делать не хотели, чтобы не мешать уже запущенному в серийное производства бомбардировщику ДБ-2. Это стало известно в ЦК. На завод приехали Ворошилов, Орджоникидзе и начальник Военно-Воздушных сил Алкснис, которые устроили директору и руководителю партийной организации серьезный разнос. Особенно досталось директору завода. Его вскоре сняли с работы. Производство ДБ-3 развернулось полным ходом, а ДБ-2 прекратили.

Для проверки дальности полета В.К. Коккинаки вместе со штурманом А.М. Бряндинским совершили на самолете ДБ-3 дальний беспосадочный перелет Москва – Баку – Москва. На следующий день Коккинаки был приглашен в Кремль, где доложил о подробностях перелета.

После этого перелета самолет ДБ-3, названный впоследствии Ил-4, твердо завоевал репутацию отличного дальнего бомбардировщика.

В 1936 году Владимир Коккинаки решил установить на ДБ-3 рекорд высоты полета с коммерческой нагрузкой в полтонны. Сообщил об этом наркому Орджоникидзе. Серго повел его к Сталину. Здесь Коккинаки изложил свой план.

– Ну что, разрешим Коккинаки слетать? – спросил Сталин у присутствовавших В.М. Молотова и К.Е. Ворошилова.

Оба выразили согласие.

– А сделает? – спросил Сталин.

– Раз Коккинаки берется, значит, сделает, – сказал Климент Ефремович.

Полет состоялся, и международный рекорд, принадлежавший французскому пилоту Синьерину, был побит. Советский Союз только что вступил в Международную авиационную федерацию – ФАИ, и она зарегистрировала первый международный рекорд советского летчика.

В 1938 году В.К. Коккинаки со штурманом А.М. Бряндинским готовились на самолете Ильюшина к беспосадочному перелету на Дальний Восток.

В канун старта, 26 июня, Коккинаки пришел к Сталину.

– Ну, как дела?

Коккинаки развернул карту маршрута и показал прогноз погоды.

Сталин особенно интересовался маршрутом, спросил, далеко ли обстоит трасса от Якутска, и, напомнив, что маршрут проходит по ненаселенным местам, предложил при малейшей опасности немедленно прекратить полет.

В.С. Молоков, ставший к тому времени начальником Аэрофлота, докладывал в ЦК о состоянии гражданской авиации, говорил о том, что воздушные линии нуждаются в современных машинах, что сейчас летчики Аэрофлота летают более чем на 30 типах машин, а это создает трудности эксплуатации материальной части.

Сталин согласился, что многотипность самолетов создает трудности не только в эксплуатации, но и дня обслуживающего персонала и при ремонте. Различные типы машин затрудняют ремонт, увеличивают его сроки, омертвляют материальную часть. Сталин высказался за то, чтобы свести количество типов машин до четырех-пяти.

Спасение челюскинцев, дальние перелеты экипажей Чкалова и Громова, рекорды Коккинаки, высадка в районе Северного полюса экспедиции Папанина, полет Гризодубовой, Осипенко и Расковой – все это явилось свидетельством зрелости советской авиационной научно-технической мысли, крупных успехов нашей авиационной промышленности, высокого мастерства и беспримерного мужества советских людей.

Это были успехи советской авиации и ее летчиков, окруженных заботами партии и любовью нашего народа.

Руководители промышленности, конструкторы, газеты под влиянием перелетов и рекордов восхваляли нашу авиационную технику того времени.

Чувство энтузиазма и гордости за успехи наших летчиков в середине 30-х годов переполняло и меня.

Я искренне верил в несокрушимую боевую мощь нашей авиации и восхищался не только удивительными по тому времени качествами истребителей Поликарпова. Большие размеры туполевских бомбардировщиков также производили на всех огромное впечатление.

Между прочим, Сталин сказал как-то мне по этому поводу, что конструкторы не страдают самокритичностью, что «конструктор не видит недостатков в своем детище, так же как мать – хоть ребенок и кривой – думает, что он самый красивый».

В технической политике тогда у нас имелась тенденция к

переоценке роли тяжелых бомбардировщиков, и сюда направлялись основные материальные средства, усилия конструкторов и ученых.

Постройка все новых и новых образцов гигантских машин, несомненно, отвлекала внимание и ресурсы от совершенствования самолетов тактического назначения, в том числе истребителей и самолетов поля боя – штурмовиков.

Между тем, господство в воздухе, как это показали «малые войны» 30-х годов и война в Испании, а позже убедительно подтвердила Вторая мировая война, невозможно без сильной количественно и качественно истребительной авиации. Качество же наших истребителей к началу войны желало много лучшего, а самолетов поля боя у нас и вовсе не было.

Конечно, когда 1 Мая 1939 года над Красной площадью проплывали бесчисленные гиганты ТБ-3, гул сотен авиамоторов сотрясал не только воздух, но казалось, что дрожит сама Красная площадь.

Я и сам был покорен этой величественной картиной и, как тысячи других приглашенных на парад, с восхищением смотрел то на небо, то на Мавзолей, где стоял Сталин, который несомненно в тот момент и сам искренне верил в несокрушимую мощь Красного Воздушного флота, способного обеспечить в случае чего «победу малой кровью и на территории врага».

Это была демонстрация могущества нашей авиационной индустрии, созданной волей партии в период первых пятилеток. Индустрии, способной обеспечить массовое производство таких машин.

Все мы были опьянены тогда видимостью боевой мощи нашей авиации. Тем более, что руководители ВВС, ослепленные успехами войны в воздухе первого периода испанских боев, также были в восторге от наших самолетов-истребителей. Однако очень быстро наступило отрезвление, так как построенные в больших количествах на базе мощной отечественной индустрии самолеты оказались не такими, каких требовала надвигающаяся война.

Уже в конце 1938 года, когда немцы в небе Испании показали свои новые «мессершмитты» и «юнкерсы», совершенно неожиданно и со всей очевидностью выявилось наше глубокое отставание.

Поликарповские истребители уступали «мессершмиттам». Бомбардировщики СБ также не выдерживали сравнения с немецкими пикирующими бомбардировщиками Ю-88. Тяжелые бомбардировщики ТБ-3 пугали только своими размерами.

В результате, к началу войны, развязанной гитлеровской Германией против Советского Союза, наши вооруженные силы

оказались неспособны противостоять немецко-фашистской авиации.

Сталин очень болезненно переживал наши неудачи в Испании. Его неудовольствие обратилось против тех, кто совсем еще недавно ходил в героях, был осыпан вполне заслуженными почестями.

Все руководство Военно-Воздушных сил и авиапромышленности, в том числе и Туполева, сменили, и он был присужден к семи годам заключения.

Перед новыми руководителями партия поставила задачу в кратчайший срок наверстать упущенное.

Наши успехи

В начале 1939 года правительством было созвано большое совещание с целью обсудить со специалистами пути ликвидации нашего отставания в области боевой авиации.

В Овальном зале Кремля собрали всех, кто проявил себя как авиационный конструктор или изобретатель, кто за последнее время вносил какие-либо предложения по авиации. Как одного из конструкторов отечественных спортивных самолетов пригласили и меня. Первый раз принимал я участие в таком ответственном правительственном совещании.

Некоторые конструкторы пришли сюда со схемами, чертежами самолетов и авиационных двигателей, с многочисленными диаграммами. В числе приглашенных, кроме работников авиационной промышленности, были также инженеры и летчики Военно-Воздушных Сил.

Среди присутствующих находились народный комиссар авиационной промышленности М.М. Каганович, конструкторы В.Я. Климов, А.А. Микулин, А.Д. Швецов, С.В. Ильюшин, Н.Н. Поликарпов, А.А. Архангельский, начальник ЦАГИ М.Н. Шульженко и многие другие.

В президиуме – И.В. Сталин, В.М. Молотов, К.Е. Ворошилов.

Совещание вел Молотов. Он вызывал конструкторов по заранее составленному списку. Каждый должен был рассказать, над чем работает, посвятить в свои планы на ближайшее будущее.

Один за другим выступали конструкторы. Сталин в это время расхаживал по залу, курил трубку и как будто не принимал никакого участия в совещании, погруженный в свои думы. Однако время от времени он вдруг подавал какую-нибудь реплику или задавал вопрос, свидетельствовавший о том, что он очень внимательно прислушивался ко всему, что говорилось.

Мне запомнилось, что начальник НИИ ВВС Филин настойчиво выступал за широкое строительство четырехмоторных тяжелых дальних бомбардировщиков Пе-8. Сталин возражал: он считал, что нужно строить двухмоторные ближние пикирующие бомбардировщики Пе-2 и числом побольше. Филин настаивал, его поддержали некоторое другие. В конце концов, Сталин уступил, сказав:

– Ну, пусть будет по-вашему, хотя вы меня и не убедили. Пе-8 поставили в серию на одном заводе параллельно с Пе-2. Вскоре, уже в ходе войны, к этому вопросу вернулись. Пе-8 был снят с производства, и завод перешел целиком на строительство Пе-2. Война требовала большого количества легких тактических

фронтовых бомбардировщиков, какими и были Пе-2.

Неожиданно Молотов назвал мою фамилию. Я никак не предполагал, что придется выступать перед такой авторитетной аудиторией, перед руководителями партии и правительства. Но делать было нечего, пришлось подняться со своего места, подойти к краю стола президиума, где выступали все предыдущие конструктора, рассказать о своих работах по учебно-тренировочным самолетам, а также высказать мнение о причинах отставания нашей авиации. Я искренне рассказал о том, что знал и что думал.

В ходе совещания возник вопрос о секретности. Не просачиваются ли сведения о нашей авиации за границу? Как сохраняется государственная тайна в научных учреждениях?

Вдруг Сталин спросил:

– А как обстоит дело с этим в ЦАГИ? Кто у нас начальник ЦАГИ?

– Шульженко. Он здесь присутствует, – ответил нарком Каганович.

Бледный от волнения, Михаил Никитич Шульженко поднялся с места. Сталин погрозил ему пальцем:

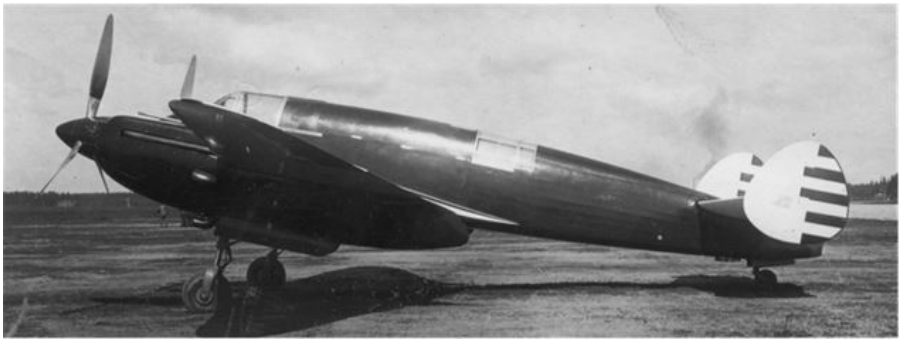
– Имейте в виду, вы за это отвечаете.

В конце совещания нас еще раз призвали к тому, чтобы каждый обдумал создавшееся положение и, не стесняясь и ничем себя не ограничивая, внес свои предложения по обсуждавшимся вопросам.

Участие в кремлевском совещании взволновало не только меня, но и весь наш небольшой тогда коллектив.

Незадолго до этого события мы построили в инициативном порядке в рекордно короткий срок быстроходный двухмоторный разведчик и приступили к его летным испытаниям. Новый самолет нашего КБ, занимавшегося до этого только спортивными самолетами, испытывал летчик Пионтковский. Машина показала скорость 560 километров в час. По тому времени эти данные были превосходны. Машиной заинтересовались. К нам на аэродром приехал начальник Военно-Воздушных Сил, герой испанской войны летчик Яков Владимирович Смушкевич. Пионтковский показал машину в полете. Смушкевичу она очень понравилась, и он обещал при первом же удобном случае доложить о ней Сталину.

Вскоре он выполнил свое обещание. О машине стало известно правительству, и нас начали торопить с летными испытаниями.



Самолет № 22, показавший максимальную скорость 567 км/ч в полете 1 июня 1939 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Сначала мы предполагали использовать новый самолет как скоростной тактический разведчик. Но под нажимом военных пришлось приспособить его в качестве фронтового бомбардировщика. Он получил название ББ – ближний бомбардировщик.

После первых испытательных полетов, когда стало бесспорным, что ББ по своим летным качествам намного опередил другие самолеты этого типа, меня вызвали к И.В. Сталину. Это было 27 апреля 1939 года.

Прошло несколько лет с момента моего знакомства со Сталиным на Тушинском аэродроме. За это время мне приходилось видеть его на официальных заседаниях в Кремле, но теперь я шел по его личному вызову. По дороге в Кремль мысленно представлял себе предстоящую встречу: старался угадать, о чем он меня спросит и как надо отвечать.

Я с волнением поднимался по лестнице, устланной красным ковром. Когда очутился в секретариате и собрался представиться, секретарь Сталина предупредил меня:

– Конструктор Яковлев? Товарищ Сталин назначил вам прийти к шести часам, а сейчас пять часов сорок пять минут, попрошу вас подождать.

Точно в назначенное время меня пригласили пройти в кабинет. Там кроме Сталина были Молотов и Ворошилов. Все трое со мной тепло поздоровались.

Первое впечатление от кабинета Сталина врезалось в мою память на всю жизнь. Признаться, я был как-то разочарован: меня поразили его исключительная простота и скромность.

Не скажу, что, когда я вошел в кабинет, мое волнение сразу как рукой сняло, нет, но постепенно оно ослабевало. Ровный голос, размеренная походка Сталина действовали успокаивающе.

Сталин расспрашивал о работе, о новой машине.

По мере того как разговор углублялся в техническую область,

в мою родную стихию, я все больше успокаивался и скоро совершенно освоился, перестал стесняться и, отвечая на вопросы, уже не подыскивал слова, как вначале.

Сталин, Молотов и Ворошилов очень интересовались моей машиной ББ и все расспрашивали, как же это удалось при таких же двигателях и той же бомбовой нагрузке, что и у СБ, получить скорость, превышающую скорость СБ.

Я объяснил, что здесь все дело в аэродинамике, что СБ проектировали пять лет тому назад, а наука за это время продвинулась далеко вперед. Кроме того, нам удалось свой бомбардировщик сделать значительно легче, чем СБ.

Сталин все ходил по кабинету, удивлялся и говорил:

– Чудеса, просто чудеса, это революция в авиации!

Было решено запустить ББ в серийное производство.

После того как договорились по некоторым вопросам дальнейшей работы нашего конструкторского бюро, Ворошилов что-то написал на листочке бумаги и показал Сталину, который, прочтя, кивнул головой в знак согласия.

Тогда Ворошилов прочитал текст ходатайства перед Президиумом Верховного Совета СССР о награждении меня орденом Ленина, автомобилем ЗИС и премией в 100 тысяч рублей. Ходатайство тут же все трое подписали.

Это было совершенно неожиданно, я растерялся и, кажется, даже не поблагодарил. Хорошо еще, что, опомнившись, в конце концов, нашелся сказать, что работал не один я, а целый коллектив и что награждать меня одного было бы несправедливо. На это Сталин ответил, что нужно немедленно представить список моих сотрудников, которые работали над новой машиной, чтобы их также наградить.

Со мной дружески попрощались, пожелали дальнейших успехов в работе.

Я вернулся из Кремля довольно поздно. Мать знала, у кого я был, но, видя мое возбужденное состояние, ни о чем не стала расспрашивать. О том, что меня собирались наградить орденом Ленина, я тоже ничего не сказал. Зачем, думаю, говорить, когда наградят, тогда и узнает.

В ту ночь я долго не мог заснуть, перебирая в памяти происшедшее. Забылся только под утро. Просыпаюсь, смотрю: мама стоит и плачет. С испугом спрашиваю:

– Что ты плачешь? Что случилось?

– Вот, от людей последняя узнала!

– Что ты узнала?

– Ты от меня скрывал! Тебя наградили!

Оказывается, мама пошла утром за молоком, а лифтерша ей

и говорит:

– Поздравляю вас. Вашему сынку такая награда!

Потом уж мама достала газету и прочитала. Она плакала и от счастья и от обиды, что я накануне вечером ей ничего не сказал.

Утром на заводе я составил список работников, заслуживающих награждения.

Утомленный радостными переживаниями и бесконечными поздравлениями, я в тот день рано лег спать и сразу же крепко заснул.

Разбудил меня телефонный звонок:

– Конструктор Яковлев? Говорят из секретариата товарища Сталина. Позвоните товарищу Сталину, он хочет с вами говорить.

И дали мне номер телефона.

Что могло случиться? Я в смятении набираю этот номер и слышу уже знакомый голос.

– Здравствуйте. Передо мной лежит список ваших конструкторов, представляемых к награде орденами. Вы, кажется, забыли летчика. Что-то я его здесь не вижу.

– Как же, товарищ Сталин! Летчик там есть, он представлен к награде орденом Ленина.

– Ах, верно, верно! Это я, значит, пропустил. А как дела у вас?

– Хорошо, товарищ Сталин.

Вот тут бы и поблагодарить за награду – такой удобный случай! – а я снова повторяю:

– Все в порядке.

– Ну, если в порядке – хорошо. Будьте здоровы, желаю успеха.

Прошло немного времени. Сидел я как-то в конструкторском бюро за чертежной доской с конструктором Виктором Алексеевым, подошел секретарь: «Вас спрашивает какой-то Поскребышев. Соединять или нет?»

Беру трубку и слышу голос личного секретаря Сталина – Александра Николаевича Поскребышева. Он говорит, что мне надо приехать в ЦК по срочному делу и что сейчас за мной придет машина.

Прошло, кажется, минут двадцать, не более, как явился человек в военной форме и пригласил меня следовать за ним.

Не зная ни о причине вызова, ни о том, с кем предстоит встретиться, я очень волновался всю дорогу.

Подъехали к зданию Центрального Комитета партии на Старой площади. По длинному коридору, застланному ковровой дорожкой, сопровождающий привел меня в какую-то комнату. Здесь стоял диван в чехле из сурового полотна, несколько стульев, в центре – небольшой круглый стол, накрытый белой

скатертью. На столе – ваза с фруктами, блюдо с бутербродами, несколько стаканов недопитого чая. В комнате никого не было.

К волнению моему добавилась еще и растерянность: куда я попал и что будет дальше?

Так в полном недоумении простоял я несколько минут, не двигаясь и рассматривая окружающую обстановку.

Вдруг сбоку открылась дверь и вошел Сталин. Я глазам своим не поверил: уж не мистификация ли это?

Но Сталин подошел, улыбаясь, пожал руку, любезно справился о моем здоровье.

– Что же вы стоите? Присаживайтесь, побеседуем. Как идут дела с ББ?

Постепенно он расшевелил меня, и я обрел возможность связно разговаривать. Сталин задал несколько вопросов. Его интересовали состояние и уровень немецкой, английской и французской авиации. Я был поражен его осведомленностью. Он разговаривал как авиационный специалист.

– А как вы думаете, – спросил он, – почему англичане на истребителях «Спитфайр» ставят мелкокалиберные пулеметы, а не пушки?

– Да потому, что у них авиапушек нет, – ответил я.

– Я тоже так думаю, – сказал Сталин. – Но ведь мало иметь пушку, – продолжал он. – Надо и двигатель приспособить под установку пушки. Верно?

– Верно.

– У них ведь и двигателя такого нет?

– Нет.

– А вы знакомы с работой конструктора Климова – авиационным двигателем, на который можно установить двадцатимиллиметровую авиационную пушку Шпитального?

– Знаком.

– Как вы расцениваете эту работу?

– Работа интересная и очень полезная.

– Правильный ли это путь? А может быть, путь англичан более правильный? Не взялись бы вы построить истребитель с мотором Климова и пушкой Шпитального?

– Я истребителями еще никогда не занимался, но это было бы для меня большой честью.

– Вот подумайте над этим.

Сталин взял меня под руку, раскрыл дверь, через которую входил в комнату, и ввел меня в зал, заполненный людьми.

Сразу я не мог различить ни одного знакомого лица. А Сталин усадил меня в президиуме рядом с собой и вполголоса продолжал начатый разговор. Я отвечал ему.

Осмотревшись, увидел, что заседание ведет К.Е. Ворошилов, а в первом ряду сидит наш нарком М.М. Каганович, дальше – конструктор А.А. Архангельский, директор завода В.А. Окулов и главный инженер завода А.А. Кобзарев, некоторые знакомые мне работники авиационной промышленности. В зале было много военных из Управления Военно-Воздушных сил.

Кто-то выступал. Я понял, что речь идет о затруднениях, создавшихся с серийным производством самолета СБ в связи с невозможностью дальнейшего улучшения его летных характеристик, особенно повышения скорости. Между тем, от решения этой проблемы зависела судьба нашей фронтовой бомбардировочной авиации.

Я внимательно прислушивался к тому, что продолжал говорить мне Сталин, и одновременно старался уловить, о чем говорят выступающие, а в душе опасался, как бы не предложили мне высказаться по вопросу, с которым я совершенно не был знаком.

К счастью, мои опасения оказались напрасными. Минут через 10–15 Сталин встал и повел меня обратно в уже знакомую комнату. Мы сели за круглый столик. Сталин предложил мне чай и фрукты.

– Так как же, возьметесь за истребитель?

– Подумаю, товарищ Сталин.

– Ну хорошо, когда надумаете, позвоните. Не стесняйтесь… Желаю успеха. Жду звонка.

И уже вдогонку сказал:

– А все-таки дураки англичане, что пренебрегают пушкой. В то время самолет, вооруженный двадцатимиллиметровой пушкой, уже был у немцев – «Мессершмитт-109». Видимо, Сталину это не давало покоя. Готовя перевооружение авиации, Сталин, очевидно, стремился избежать ошибки при выборе калибра пулеметов и пушек для наших истребителей.

За дверью ждал тот же военный, он вывел меня прямо к машине, вежливо козырнул, но уже обратно на завод не сопровождал.

Осмыслив события этого дня, я понял, что тяжелое положение с самолетом СБ внушает правительству большое беспокойство. Видимо, складывалось убеждение, что, если старые специалисты уже больше ничего дать не могут, придется опереться на молодежь. На мою долю стечением обстоятельств выпало представлять, наряду с другими, еще «не признанными», молодые конструкторские силы нашей авиации.

Может быть на это обстоятельство повлияли разговор со Сталиным на Тушинском аэродроме и моя статья «Конструктор,

завод, самолет», опубликованная в газете «Правда» еще 3 июня 1934 года с некоторыми соображениями о нашем самолетостроении.

Когда я послал в редакцию «Правды» текст статьи, – там посчитали ее чересчур смелой, печатать не решились и переслали в ЦК. Через пару дней статья была возвращена в редакцию без единой поправки и с резолюцией: «В печать, И.С.» Видимо, она понравилась Сталину и была опубликована с портретом автора.

Вот некоторые выдержки из этой статьи:

«…Несмотря на то, что во многом мы догнали и даже идем впереди авиации капиталистических стран, несмотря на то, что мы овладели серийным массовым производством самолетов и моторов, мы отстаем еще в опытном строительстве новых образцов самолетов и моторов.

Постановка опытного строительства у нас страдает многими недостатками, которые частично уже исправляются, а остальные могут быть изжиты в самые короткие сроки, так как все предпосылки для того, чтобы развить опытное строительство, у нас есть.

Мы имеем два-три громадных по размерам предприятия, проектирующих и строящих опытные типы самолетов, причем каждое из них занимается почти монопольно выпуском самолетов определенного назначения. В результате почти отсутствует соревнование, подстегивающее и заставляющее одну организацию тянуться перед другой…

…При современном состоянии авиационной техники нельзя построить самолет, который бы не летал, но также невозможно построить и самолет, про который можно было бы сказать, что данная машина – совершенство, что лучшей нельзя создать…

…Развитию опытного самолетостроения мешает также и система организации конструкторских бюро, их связи между собой и с производством. Наши опытные организации еще не избавились от бюрократизма и канцелярщины…

…Главный конструктор должен отвечать за самолет в целом с момента зарождения его на бумаге до выпуска в воздух…

…Авиационная культура – это культура проектирования самолета, культура производственного процесса во всех мелочах. Повышение авиационной культуры зависит во многом от мощности и квалификации конструкторских бюро на заводах. Было бы весьма целесообразно создать на серийных заводах экспериментальные цехи и опытные отделы, каждый из которых представлял бы собою, так сказать, технический мозг завода и обеспечивал постоянное повышение технической культуры завода.

Если на каждом серийном заводе будет существовать своя опытная ячейка, включающая конструкторское бюро, производственный цех, лаборатории, в том числе и аэродинамическую, такая организация, опирающаяся на мощную базу серийного завода, сможет строить новые типы самолетов и внедрять их в серию гораздо быстрее, чем это происходит теперь».

Вскоре конструкторов, ранее присутствовавших на совещании в Овальном зале, вновь пригласили в Кремль – теперь уже для обсуждения практических вопросов работы каждого.

В большой приемной собрались не только ветераны самолетостроения, но и конструкторская молодежь. Здесь были Лавочкин, Гудков, Горбунов, Ильюшин, Флоров, Боровков, Таиров, Шевченко, Пашинин, конструкторы-мотористы Климов, Микулин, Швецов, всего человек двадцать-двадцать пять. С волнением ожидали мы вызова, на этот раз беседа велась с каждым в отдельности.

Александр Николаевич Поскребышев, секретарь Сталина, время от времени заходил в приемную и вызывал по списку приглашенных. Наконец настала и моя очередь. Я приготовился к разговору заранее, так как имел уже поручение Сталина подумать над возможностью постройки в нашем конструкторском бюро истребителя с мотором Климова.

В кабинете кроме Сталина и наркома М.М. Кагановича были Ворошилов, Молотов и кто-то еще из членов Политбюро, не помню кто, а также заместитель начальника ВВС Филипп Александрович Агальцов.

Сталин спросил меня:

– Ну как, надумали делать истребитель с двигателем Климова?

– Да, я связался с Климовым и получил все данные о его двигателе. Мы детально проработали вопрос, и наше конструкторское бюро может выступить с предложением о постройке истребителя.

Я назвал летные данные будущего истребителя: скорость, потолок и дальность полета.

– Как вы его вооружите? Пушка на нем будет стоять?

– А как же! На нашем истребителе будет стоять пушка калибра 20 миллиметров и два скорострельных пулемета.

– Это хорошо… – ответил Сталин, в раздумье расхаживая по кабинету. – А знаете ли вы, – спросил он, – что мы такие же истребители заказываем и некоторым другим конструкторам и победителем станет тот, кто не только даст лучший по летным и боевым качествам истребитель, но и сделает его раньше, чтобы его можно было быстрее запустить в серийное производство?

– Я понимаю, товарищ Сталин.

– Понимать мало. Надо машину сделать быстрее.

– А какой срок?

– Чем скорее, тем лучше. К новому году сделаете?

– Я постройкой таких самолетов не занимался, опыта не имею… Но вот американцы делают новый истребитель за два года, так что…

– А вы разве американец? – перебил меня Сталин. – Покажите, на что способен молодой русский инженер… Вот тогда будете молодцом, и придется мне пригласить вас на чашку чая.

– Спасибо, раз надо – сделаем обязательно. Но разрешите задать один вопрос? Вот пригласили сюда десятка два конструкторов, и каждому дается задание. Разве стране нужно столько истребителей и бомбардировщиков? Разве возможно будет все их запустить в серийное производство?

– Мы и сами прекрасно знаем, – ответил Сталин, – что столько самолетов нам не нужно. Но ведь из всех самолетов, дай бог, получится пять-шесть таких, которые будут годны для серийного производства. А такое количество новых самолетов нас не смущает.

Так побеседовали со всеми приглашенными. Каждый получил задание, мы разъехались по конструкторским бюро возбужденные, заряженные духом творческого соревнования, с твердым намерением победить своих «соперников».

За создание истребителя соревновались Микоян, Лавочкин, Сухой, Пашинин, Флоров и Боровков, Шевченко, Козлов, Поликарпов, Яценко. Всем конструкторам были созданы условия для быстрого проектирования и строительства самолетов. Так же была организована работа и по другим типам боевых машин.

Летом, в конце июля 1939 года, позвонил Сталин, поинтересовался, как идут дела с истребителем.

– У меня сейчас летчик Денисов, воевал в Испании и в Монголии, может дать полезные советы по вашей машине. Повидайтесь с ним.

Через полчаса в мой кабинет уже входил высокий, стройный брюнет в кителе с петлицами комбрига и Золотой Звездой Героя Советского Союза на груди.

Встреча с командиром группы истребителей И-16 в Испании Сергеем Прокофьевичем Денисовым оказалась действительно весьма интересной и полезной для меня, конструктора, не только потому, что он рассказал много интересного как очевидец и участник воздушных боев с немецкими и японскими летчиками, но также и потому, что он с исключительным знанием дела посвятил меня в сущность современной воздушной войны.

Мы долго с ним беседовали. Обсуждали сравнительные преимущества и недостатки немецких, японских и советских истребительных самолетов. Денисов высказал свой взгляд на роль авиации бомбардировочной и истребительной не только сегодня, но и завтра, если придется воевать. Говоря о тактике истребительной авиации, он отметил, что на И-16 мало сбивали истребителей противника из-за малого калибра и разноса установленных в крыльях пулеметов.

Сергей Прокофьевич рассказал о своем разговоре со Сталиным, который удивил его своей осведомленностью в вопросах авиации. Сталин, по словам Денисова, оказался даже в курсе таких деталей, как вооружение английских истребителей «Спитфайр», у которых пулеметы, в отличие от немецких «Мессершмиттов» с одной центральной авиапушкой и двумя синхронными (стрелявшими через плоскость вращающегося винта) пулеметами, далеко разнесены от оси самолета и установлены по размаху крыльев. Особенно Сталин интересовался тем, как целесообразнее вооружать истребители – пушками или пулеметами, и какой огонь действеннее – прицельный из одной крупнокалиберной пушки или рассеянный из нескольких пулеметных стволов.

Оказывается, по этому и другим подобным вопросам Денисов еще в 1937 году, учитывая опыт первого периода гражданской войны в Испании, по личной инициативе написал докладную записку руководителям Военно-Воздушных Сил и авиапромышленности. Но записку оставили без внимания, никаких мер принято не было, и спустя два года в боях на Халхин-Голе недостатки наших И-16 и «Чаек» оставались прежними, в чем еще раз убедился Денисов. Тогда-то, вернувшись из Монголии, Сергей Прокофьевич и обратился к Сталину, который сразу же вызвал его к себе. Сталин очень рассердился, узнав от Денисова, что по его первой записке не было принято никаких мер. Он с большим вниманием выслушал Денисова и предложил все замечания изложить письменно и материал прислать ему.

Такую записку Денисов написал и вновь был принят Сталиным. На этот раз Сталин вызвал также наркома авиапромышленности М.М. Кагановича и дал нагоняй за равнодушное отношение к первым, двухгодичной давности сигналам Денисова.

Каганович оправдывался, но спорить по специальным вопросам с таким знатоком, как Денисов, ему было не под силу. В конце концов, Сталин буквально выгнал наркома из кабинета и рекомендовал Денисову связаться непосредственно с

конструкторами Лавочкиным, Микояном и со мной.

Сущность критических замечаний Денисова заключалась в следующем:

Концепция деления истребителей на маневренные и скоростные порочна.

У наших истребителей должна быть радиосвязь.

Стрелковое вооружение, как по калибру, так и по размещению на самолете, неудовлетворительно.

Немецкие истребители превосходят советские как по скорости полета, так и по стрелково-пушечному вооружению.

В максимальной степени я постарался учесть замечания Денисова при работе над нашим первым истребителем.

Правительство, озабоченное скорейшим получением новых самолетов, следило за работой каждого из нас.

Припоминается такой эпизод. В конце 1939 года я был на одном из авиационных заводов, где запускали в серийное производство наш ББ.

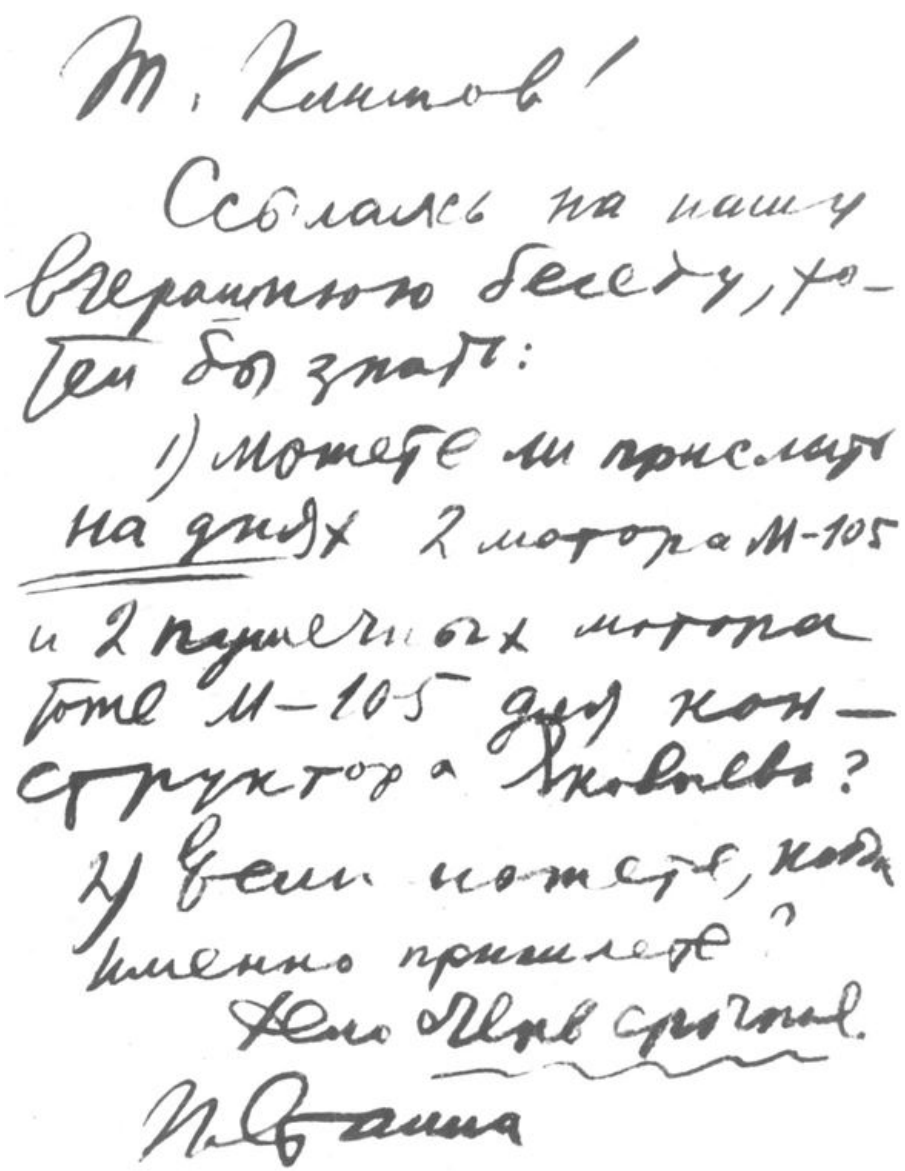
Здесь меня разыскал Поскребышев и предупредил, что соединяет по телефону со Сталиным.

– Как дела? Как выполняете свое обещание? Будет ли истребитель в декабре?

– Будет, товарищ Сталин, как обещано.

– Ну что же, чашка чая за мной.

Не сомневаюсь, что подобного рода звонки были и к другим конструкторам, принимавшим участие в создании новых самолетов.


т. Климов!

Ссылаясь на нашу вчерашнюю беседу, хотел бы знать:

1) можете ли прислать на днях 2 мотора М-105 и 2 пушечных мотора типа М-105 для конструктора Яковлева?

2) Вам нужно, когда именно прислать?

Жду Ваш ответ.

И. Сталин

Записка И.В. Сталина конструктору авиамоторов В.Я. Климову. Моторы по этой записке для ОКБ-115 отгрузили 09 августа 1939 года.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Или, например, такая записка к конструктору двигателей Владимиру Яковлевичу Климову:

«т. Климов!

Ссылаясь на нашу вчерашнюю беседу, хотел бы знать:

1) Можете ли прислать на днях 2 мотора М-105 и 2 пушечных мотора также М-105 для конструктора Яковлева?

2) Если можете, когда именно пришлете? Дело очень срочное.

И. Сталин».

Все это – свидетельства того огромного внимания, которое проявляли партия и правительство к перевооружению нашей авиации.

Весь наш коллектив с небывалым увлечением работал над истребителем. Признаться, создание такой машины было исполнением давней, заветной мечты, мечты, которая владела мной и не давала покоя с тех пор, как я увидел отличные истребители Поликарпова. По воле таких мастеров-асов, как Чкалов и Серов, они выполняли в небе самые невероятные фигуры, творили чудеса.

Мы работали в тесном контакте с Владимиром Яковлевичем Климовым. Он компоновал свой двигатель специально для нашего истребителя так, чтобы обеспечить установку на самолете авиационной пушки, способной работать без синхронизатора. Тем самым мы освобождались от недостатков, с которыми связана стрельба через плоскость вращающегося винта. На двигателе Климова пушка устанавливалась в полом валу редуктора, и стрельба из нее не зависела от режима работы двигателя и винта.

Мы с Климовым решили, во что бы то ни стало уложиться в срок, предложенный правительством. И все как будто получалось у нас складно. Макет мотора Владимир Яковлевич прислал нам задолго до установки настоящего двигателя.

Через сравнительно короткий срок машина уже стояла в сборочном цехе. На ней установили двигатель, пушку и два пулемета. Монтировалось различное электро- и радиооборудование, управление самолетом, уборкой шасси, закрылками. Шла начинка кабины летчика многочисленными приборами.

Дело близилось к концу, и у нас уже не было сомнений, что мы выполним задание в срок.

Но вот однажды, в октябре 1939 года, когда оставалось уже немного времени до срока окончания машины, мне сообщили из наркомата, что я назначен в авиационную комиссию торговой делегации, возглавляемой Иваном Федоровичем Тевосяном. Чуть ли не на следующий день я должен был выехать в Германию вместе с некоторыми другими работниками авиационной промышленности и Военно-Воздушных сил. Цель поездки –

ознакомление с авиационной техникой Германии.

Я страшно разволновался. Как же так? Взять обязательство перед правительством построить машину и оставить наше детище в такой ответственный момент? Сейчас же позвонил в наркомат обороны и был принят наркомом Ворошиловым.

Я сказал, что не могу бросить работу на завершающей стадии, пустил в ход все свое красноречие, старался убедить, что уезжать мне никак нельзя.

– Какой же вы руководитель, – заметил Климент Ефремович, – если боитесь на месяц оставить свое детище? У вас должны быть надежные помощники, которые справятся с делом не хуже вас.

Он сказал мне, что вопрос о моей поездке решен твердо и что я успею вернуться в Москву к выпуску самолета на аэродром.

Возражать было бесполезно.

На другой же день наша делегация выехала через Прибалтику, Кенигсберг в Берлин.

Я пробыл в Германии около месяца, видел там много интересного и полезного для инженера-конструктора.

По возвращении из Германии, вечером, только я приехал с вокзала домой, позвонил Поскребышев и предложил сейчас же приехать в Кремль.

У Сталина в кабинете был народ. Шло обсуждение каких-то вопросов. Он поздоровался и пошутил:

– Значит, вас прямо с корабля на бал, посидите, послушайте. Мы скоро кончаем и тогда поговорим с вами.

Через некоторое время он предложил подробно рассказать о поездке. Слушали очень внимательно, не перебивая.

Я не скрыл, что в нашей авиационной группе были разногласия. Наши авиационные генералы считали, что немцы обманывают нас, втирают очки, показывают старье. Что самолеты «Мессершмитт», «Юнкерс» и другие – это устаревшие, несовременные машины, что закупать их не следует, а что с современной техникой нас не познакомили. Я же и некоторые работники промышленности, наоборот, считали, что такие самолеты, как истребители «Мессершмитт», бомбардировщики «Юнкерс», – сегодняшний день немецкой военной авиации. Правда, и нас смущало то, что если эта техника современная, то почему нам ее показывают. Однако мы твердо считали, что технику эту надо закупить и как следует изучить.

Сталин очень интересовался вооружением немецких самолетов: стрелково-пушечным, бомбовым, а также сравнением летно-технических данных с нашими машинами аналогичных типов.

Истребитель И-26 (в серийном производстве Як-1), совершивший первый полет 13 января 1940 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Разговор затянулся до поздней ночи и закончился уже на квартире Сталина за ужином.

В конце декабря Сталин по телефону интересовался ходом работ и спрашивал меня, выполню ли я обещание – дать истребитель к 1 января.

Я свое обещание правительству выполнил. К 1 января 1940 года истребитель И-26 (Як-1) был на аэродроме.

Уже с начала лета 1939 года Сталин меня стал вызывать для консультации по авиационным делам. Первое время меня смущали частые вызовы в Кремль для доверительного обсуждения важных вопросов, особенно когда Сталин прямо спрашивал:

– Что вы скажете по этому вопросу, как вы думаете?

Он иногда ставил меня в тупик, выясняя мнение о том или ином работнике.

Видя мое затруднительное положение, смущение и желая ободрить, он говорил:

– Говорите то, что думаете, и не смущайтесь – мы вам верим, хотя вы и молоды. Вы знаток своего дела, не связаны с ошибками прошлого и поэтому можете быть объективным больше, чем старые специалисты, которым мы очень верили, а они нас с авиацией завели в болото.

Именно тогда он сказал мне:

– Мы не знаем, кому верить.

Был жаркий летний день 1939 года. По звонку Поскребышева я быстро собрался, через пятнадцать минут был уже в Кремле.

Увидев меня, Александр Николаевич сказал:

– Идите скорее, вас ждут.

В кабинете Сталин и Ворошилов о чем-то оживленно разговаривали. Поздоровались. Сталин сразу же спросил:

– Вот мы тут с Ворошиловым спорим, что важнее для истребителя – скорость или маневр? У летчиков мнения разные – одни за маневр, другие за скорость. Решили спросить у конструктора. Что скажете?

Я ответил, что опыт воздушных боев в Испании уже дал убедительный ответ на этот вопрос. Пока немцы не применили там скоростных «Мессершмиттов», наши летчики на маневренных И-15 и И-16 били врага, а с появлением «мессеров» им пришлось туго.

– Вы уверены, что мы не ошибаемся, делая упор на быстроходные истребители?

– Уверен, товарищ Сталин, – ответил я.

– Я тоже так думаю, – сказал Сталин, – а он вот сомневается. Душно сегодня, – Ворошилов расстегнул ворот своего маршальского кителя и, уклоняясь от дальнейшей дискуссии, с улыбкой обратился к Сталину, кивая на меня:

– Вот ему хорошо, что с него возьмешь? Конструктор! Это он намекнул на мой легкомысленный наряд: тенниску с короткими рукавами и легкие спортивные брюки.

Я смутился и вздумал оправдываться, что, мол, спешил, не успел переодеться…

Сталин перебил меня:

– Ничего, ничего, я бы и сам так, да должность не позволяет. Заходящее солнце заливало кабинет ярким светом. Сталин прохаживался, как обычно, от письменного стола к двери и обратно и внимательно слушал.

Я стоял лицом к нему, прислонившись к столу. Солнечные лучи меня слепили, и я невольно щурился.

Сталин заметил это, подошел и опустил шторы на окнах.

– Теперь лучше? – спросил он.

– Спасибо, товарищ Сталин.

– Чего же спасибо, надо было раньше сказать.

Через несколько дней меня снова вызвали к Сталину. У него был Молотов.

После делового разговора я встал:

– Разрешите идти, товарищ Сталин?

– А вы спешите? Садитесь, хотите чаю?

Принесли три стакана чая с лимоном. Сталину – на отдельной розетке разрезанный пополам лимон. Он выжал одну половину в свой стакан.

– Ну, как дела, что говорят в Москве?

Настроение у Сталина было хорошее, благодушное, ему, видимо, хотелось отдохнуть, немного отвлечься от текущих дел и просто поговорить «без повестки дня».

Как и многих других москвичей, меня в то время возмущало, что по решению Моссовета уничтожили зелень на Садовом кольце. Замечательные московские бульвары, в том числе исторический Новинский бульвар с вековыми липами, безжалостно вырубили. Сплошную полосу зеленых насаждений вдоль многокилометрового кольца опоясывающей центр города садовой магистрали выкорчевали и залили асфальтом. Ходили упорные слухи, будто и Тверскому бульвару Хрущёвым готовится такая же участь. Кажется, был самый подходящий случай поговорить об этом.

– Мне кажется, сейчас один из самых злободневных вопросов – это уничтожение бульваров на Садовом кольце. Москвичи очень огорчены этим и ломают голову: для чего это сделано? Ходит множество слухов и версий…

– Ну, и чем же объясняют? – насторожился Сталин.

– Одни говорят, что это делается на случай войны для более свободного прохождения через город войск и танков. Другие – что, опять-таки в случае войны, при газовой атаке деревья будут сборщиками ядовитых газов. Третьи говорят, что просто Сталин не любит зелени и приказал уничтожить бульвары.

– Чепуха какая! А кто говорит, что по моему распоряжению?

– Многие говорят.

– Ну, а все-таки?

– Да вот я недавно был у одного из руководителей московской архитектурной мастерской и упрекал его в неразумной вырубке зелени. Он сам возмущался и сказал, что это сделано по указанию, которое вы дали при обсуждении плана реконструкции Москвы. Одним словом, по «сталинскому плану».

Сталин возмутился:

– Никому мы таких указаний не давали! Разговор был только о том, чтобы привести улицы в порядок и убрать те чахлые растения, которые не украшали, а уродовали вид города и мешали движению.

– Вот видите, достаточно вам было заикнуться, а кто-то рад стараться, и вековые липы срубили.

Несмотря на явное огорчение Сталина, я не мог удержаться от вопроса:

– Ну, а как же насчет Тверского бульвара?

– Не слышал. Откуда вы это взяли? – спросил он.

– Все так говорят…

– Ну, думаю, до этого не дойдет. Как, Молотов, не дадим в обиду Тверской бульвар? – улыбнулся Сталин.

Сталин молча допил свой стакан, придвинул ко мне лист бумаги и с карандашом в руке наглядно стал объяснять, как было дело.

Оказывается, при обсуждении плана реконструкции Москвы Сталин рассказал о том, что ему приходилось бывать на Первой Мещанской улице, которая, как он считает, является примером неудачного озеленения. Первая Мещанская (теперь проспект Мира) сама по себе была не очень широкая, да еще по краям тянулись газончики с чахлой растительностью. Эти газончики суживали и проезжую часть, и тротуары и действительно не украшали, а уродовали улицу, так как вся трава на них была вытоптана, а кустарники ободраны.

– Я сказал об этом для того, – продолжал Сталин, – чтобы впредь под благоустройством улиц Москвы не понимали подобное «озеленение», – а Хрущев и Булганин истолковали это по-своему и поступили по пословице: «Заставь дурака богу молиться – он лоб расшибет»[1].

Вот, Молотов! Чего бы ни натворили, все на нас валят, с больной головы на здоровую, – засмеялся Сталин.

Однажды в подходящий момент, в присутствии Молотова, после обсуждения авиационных вопросов, я решил поделиться со Сталиным своими мыслями о строительных делах. В то время я находился под впечатлением строительства нашего нового конструкторского бюро и сборочного цеха. Огорчали бюрократические трудности, которые приходилось преодолевать в ходе стройки.

Я привел примеры косности наших строителей и рассказал, в частности, о тех препонах, – которые ставятся под видом норм, стандартов и всевозможных положений. Говорят о стандартах, а в то же время каждая архитектурная мастерская проектирует заново все от начала до конца, вплоть до оконных шпингалетов и дверных ручек.

– Вмешиваются в каждую мелочь, не дают шагу ступить и все ссылаются на строительные законы, – жаловался я, – А мне хочется свое КБ сделать поскорее, и не хуже, чем на Западе.

– А вы их не слушайте, если уверены в своей правоте, делайте, как считаете нужным, – сказал Сталин.

– Как же не слушать – не дадут строить!

– Очень просто, скажите, что Сталин и Молотов разрешили.

– Кто же этому поверит?

– Пусть у нас проверят, мы подтвердим.

Вспоминается и такой случай.

Однажды вызвали меня и дали важное задание. Сталин сказал:

– Дело срочное, выполнить его нужно быстро. Чем помочь? Я говорю:

– Ничего не нужно, все у меня есть для того, чтобы сделать.

– Хорошо, если что будет нужно – не стесняйтесь, звоните, обращайтесь за помощью.

Тут я вспомнил:

– Товарищ Сталин, есть просьба! Но это мелочь, стоит ли вас утруждать?

– А ну!

– При выполнении этого задания потребуется много ездить по аэродромам, а у меня на заводе плохо с автотранспортом. Мне нужны две машины М-1.

– Больше ничего? Только две машины?

– Да, больше ничего.

Из Кремля я вернулся на завод. Встречает меня заместитель:

– Сейчас звонили из Наркомата автотракторной промышленности, просили прислать человека с доверенностью – получить две машины М-1.

И дает подписать доверенность.

На другой день две новенькие машины М-1 были уже в заводском гараже.

К вечеру позвонили из ЦК: спросили, получены ли автомашины. Это уже проверка исполнения.

В 1939 году я получил новую квартиру в доме наркомата на Патриарших прудах. Там же поселились конструкторы Ильюшин и Поликарпов.

Дом – новый, телефон поставили только Поликарпову. Несколько раз по вызову Сталина меня приглашали к телефону в квартиру Поликарпова, расположенную этажом ниже. Я чувствовал себя страшно неловко. Поэтому однажды, когда прибежавшая работница Поликарпова сказала, что меня просят сейчас же позвонить Поскребышеву, то есть Сталину, я. чтобы не стеснять Поликарпова, пошел в соседний магазин и позвонил из автомата.

В разговоре Сталин спросил, почему я так долго не звонил. Я объяснил, что звоню из автомата. Он удивился:

– Как, у вас нет телефона?!

На другой день, вернувшись вечером с работы домой, я увидел в квартире городской телефон.

Но это было еще не все. При ближайшем разговоре Сталин поинтересовался некоторыми подробностями вооружения одного нового самолета и задал вопрос, на который я отказался ответить.

– Не могу, товарищ Сталин, говорить с вами об этом.

– Почему?

– Такие вопросы по городскому телефону обсуждать запрещено.

– Ах, верно, я и забыл! А что, у вас на квартире нет прямого телефона?

– Конечно, нет.

– По штату не положено? – засмеялся Сталин. – Ну, хорошо, спокойной ночи.

И опять, точно так же, как и в первом случае, на следующий день я обнаружил у себя на письменном столе рядом с городским телефоном еще один аппарат. Это был правительственный телефон, так называемая «вертушка». «Вертушкой» он назывался потому, что в то время в Москве городская телефонная сеть была ручной, то есть приходилось называть номер телефонистке центральной станции, а в Кремле установили первую в Москве автоматическую телефонную станцию. Вызов абонентов этой ограниченной количеством номеров правительственной телефонной станции происходил так, как это делается теперь, то есть каждый вертел диск аппарата, отсюда и название «вертушка». Позже этот телефон называли «кремлевка».

Признание

Конец декабря 1939 года.

У Сталина хорошее настроение, он шутит, смеется. Расхаживает вдоль кабинета, пыхтит погасшей трубкой.

– А сколько вам лет, молодой человек?

– Тридцать три, товарищ Сталин.

– Сколько, сколько? Тлицать тли? – шутит он, желая подчеркнуть мое «младенчество». – Это хорошо.

Набил трубку табаком, разжег ее, остановился передо мной и уже серьезно:

– Вы коммунист?

– Да, товарищ Сталин.

– Это хорошо, что коммунист, это хорошо…

И он опять стал прохаживаться, повторяя в раздумье: «Хорошо, хорошо»…

Очень скоро я понял, почему в этот вечер Сталин интересовался моим возрастом и партийной принадлежностью.

9 января 1940 года произошло событие, оказавшее большое влияние на всю мою будущую работу, особенно во время войны.

Я сидел за столом в кабинете у себя в конструкторском бюро, занятый составлением доклада о ходе испытаний нашего истребителя. Раздался звонок кремлевского телефона, и мне сообщили, что будет говорить Сталин.

– Вы очень заняты? Вы не могли бы приехать сейчас? Нам надо решить с вашей помощью один организационный вопрос.

Я вызвал машину и через 15 минут был в Кремле.

– Вас ждут, идите скорее, – сказал Поскребышев.

В кабинете кроме нескольких членов Политбюро находился также коренастый, русоволосый, не знакомый еще мне человек.

Сталин поздоровался, пригласил сесть и сказал, что ЦК решил освободить от должности наркома авиационной промышленности М.М. Кагановича, как не справившегося. Сталин дал Кагановичу довольно нелестную деловую характеристику.

– Какой он нарком? Что он понимает в авиации? Сколько лет живет в России, а по-русски как следует говорить не научился!

Тут мне вспомнился такой эпизод. Незадолго до того М.М. Каганович при обсуждении вопросов по ильюшинскому самолету выразился так: «У этого самолета надо переделать «мордочку».

Сталин прервал его:

– У самолета не мордочка, а нос, а еще правильнее – носовая часть фюзеляжа. У самолета нет мордочки. Пусть нам лучше товарищ Ильюшин сам доложит.

Новым наркомом назначался Алексей Иванович Шахурин. Мы были представлены друг другу.

– А вас решили назначить заместителем к товарищу Шахурину. Будете заниматься в авиации наукой и опытным строительством.

Я был поражен. Ожидал чего угодно, но только не такого предложения. Я стал отказываться. Приводил множество, казалось убедительных, доводов, а главное, старался доказать, что не могу быть на такой большой руководящей работе, не справлюсь, не имею достаточного опыта.

На это мне ответили, что Шахурин тоже не имеет такого опыта, он секретарь Горьковского Обкома партии.

– Я специалист-конструктор, а не руководящий работник.

– Это как раз и хорошо.

– Я еще очень молод.

– Это не препятствие, а преимущество.

Я доказывал, наконец, что не могу бросить конструкторскую работу, так как без нее не смогу жить.

Мне ответили, что никто и не заставляет меня бросать деятельность конструктора. Новый нарком создаст условия, при которых я смогу сочетать обязанности заместителя наркома с творческой работой по созданию самолетов.

Я сказал, что не выдержу режима работы, намекая на то, что в Наркомате засиживаются до 2–3, а то и до 4 часов утра каждодневно. На это мне возразили, что режим работы я могу установить себе сам, лишь бы дело шло успешно.

Вот что еще меня беспокоило: я конструктор и, находясь на посту заместителя наркома по опытному самолетостроению, могу стать притчей во языцех: конструкторы будут обвинять в необъективности, в том, что я затираю других.

На это Сталин возразил: как лицо, отвечающее за опытное самолетостроение, я на посту заместителя наркома буду заинтересован в том, чтобы все коллективы свободно развивались и приносили максимум пользы; если я буду добросовестно работать, то создам возможности для успешной деятельности всех наших конструкторов. Кроме того, он еще раз подчеркнул, что никто не думает лишать меня возможности работать конструктором. Наоборот, надеются, что я и впредь буду давать хорошие самолеты.

Словом, ни один мой довод не был принят во внимание. Но я стоял на своем.

– Значит, заместителем наркома не хотите быть?

– Не хочу, товарищ Сталин.

– Может быть, вы хотите быть наркомом? – улыбнулся он и

уже серьезно спросил:

– Вы коммунист? Вы признаете партийную дисциплину? Я сказал, что признаю, и что если вопрос ставится в такой плоскости, то мне придется подчиниться, но это будет насилие. Сталин рассмеялся:

– А мы не боимся насилия, мы не остановимся, когда нужно, перед насилием. Иногда насилие бывает полезно, не было бы насилия, не было бы революции. Ведь насилие – повивальная бабка революции…

Конечно, я был горд доверием, которое оказывала мне партия. Но в глубине души искренне боялся, сумею ли оправдать это доверие на большой, ответственной и совершенно новой для меня работе.

11 января 1940 года в газете «Правда» я прочитал:

> «ХРОНИКА
>
> В связи с переходом т. Кагановича М.М. на другую работу и освобождением его от обязанностей Наркома Авиапромышленности, Наркомом Авиапромышленности назначен т. Шахурин А.И., Заместителями Наркома по самолетостроению назначены т.т. Яковлев А.С. и Воронин П.А.».

После назначения меня заместителем наркома пришлось еще чаще, чем раньше, бывать у Сталина. Здесь решались оперативные вопросы нашей повседневной работы по осуществлению программы постройки и отбора для массового производства лучших образцов боевых самолетов.

Сталин требовал ежедневного отчета о ходе испытаний новых самолетов, вызывал конструкторов, летчиков-испытателей, вникал во все детали и от нас требовал исключительной четкости.

12 июня 1940 года у Сталина обсуждались некоторые авиационные вопросы. В конце совещания я внес предложение об упорядочении летных испытаний новых образцов самолетов. Дело это осуществлялось у нас неорганизованно и кустарно, каждым конструкторским бюро по своему разумению.

Я стал доказывать необходимость создания в системе нашего наркомата летно-испытательного института. Для убедительности, чтобы меня лучше поняли, я пустился в пространную популяризацию вопроса.

– Что вы стараетесь, – засмеялся Сталин, – вопрос ясен, пишите проект постановления.

На другой день, 13 июня 1940 года, вышло постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об организации Летно-исследовательского

института (ЛИИ) Наркомата авиационной промышленности. Начальником ЛИИ был назначен знаменитый летчик-испытатель М.М. Громов.

Начальник ЦАГИ генерал И.Ф. Петров, чтобы приблизить научных работников к авиационной практике, организовал для крупных ученых этого института полеты. Многие из них изъявили желание ознакомиться с техникой пилотирования самолетов.

Мы информировали об этом Сталина. Маленков выразил сомнение:

– Рискованное дело, а что, если кто-нибудь убьется.

Сталин ответил:

– Пусть летают. Как можно создавать самолеты и не знать, как они летают и как ими управлять? Надо только организовать как следует это дело, поручить опытным летчикам. А так, что же, пусть летают.

Б.Н. Юрьев, М.В. Келдыш, В.П. Ветчинкин, И.В. Остославский, Г.В. Мусинянц, вопреки предположениям скептиков, с увлечением стали посещать по утрам аэродром. Некоторые из них, например, И.В. Остославский и В.П. Ветчинкин, научились летать самостоятельно.

Принимавшиеся меры быстро приносили свои плоды. Однако не всем нравились новшества. Нашлись недовольные, которые стали подавать различные «сигналы», а попросту сказать – писать кляузы. Некоторые конструкторы весьма охотно объясняли свои неудачи тем, что «Яковлев не дает им хода». Одно дело дошло даже до Политбюро.

Летом 1940 года нас с наркомом вызвали в Кремль. Когда мы вошли в кабинет Сталина, там шло совещание. За длинным столом сидели почти все члены Политбюро. Сталин вышел навстречу, поздоровался, потом взял со стола какой-то документ и стоя, не приглашая, как обычно, сесть, начал его читать вслух без каких бы то ни было объяснений.

По мере того как он читал, мое самочувствие ухудшалось. Это было письмо одного из конструкторов, в котором он просил разрешить ему осуществить разработанный им проект самолета с очень высокими боевыми качествами. Конструктор писал, что не может рассчитывать на поддержку наркомата, где делом опытного самолетостроения руководит Яковлев, который, будучи конструктором и боясь конкуренции, не пропустит его проекта. Поэтому-де он и обращается непосредственно в ЦК.

В заключение автор письма выражал удивление, что на таком деле, как опытное самолетостроение, сидит конструктор, который никак не может быть объективным и станет «зажимать» других. А закончил он письмо обещанием выполнить задание, если оно ему

будет поручено, и показать, что он может дать стране самый лучший, самый быстроходный и самый мощный по вооружению истребитель.

Стояла полная тишина, все присутствовавшие внимательно слушали. Мне уже стало казаться, что не случайно собрались здесь руководители партии.

Сталин кончил читать, не спеша, аккуратно сложил листки. – Ну, что скажете?

Я был крайне расстроен, но сказал:

– Конструктор этот ко мне не обращался.

– Ну, а если бы обратился?

– В таком случае мы рассмотрели бы проект, и, если бы он оказался хорошим, внесли бы предложение в правительство о постройке самолета.

– А как проект, хороший?

– Затрудняюсь что-нибудь сказать, потому что проекта не видел. Непонятно, почему автор обратился непосредственно в ЦК: я, как обещал, стараюсь быть объективным.

Нарком также в первый раз слышал о проекте и ничего сказать не мог. Тогда Сталин заявил:

– Конечно, он должен был, прежде всего, поговорить с вами. Не поговорив с вами, сразу писать на вас жалобу – не дело.

Я не знаю, что это за проект, может быть, хороший будет самолет, а может и плохой, но цифры заманчивые. Рискнем, пусть построит. Кстати, во что обойдется такой самолет?

– Думаю, что миллионов девять-десять.

– Придется рискнуть, уж очень заманчивы обещания. Возможно, деньги пропадут зря, – ну, что ж, возьму грех на себя. А вас прошу: не преследуйте его за это письмо, помогите построить самолет.

Я дал слово, что приму все меры, чтобы обеспечить постройку самолета. Такое же обещание дал и нарком.

Когда вопрос был решен, Сталин сказал мне:

– Вам, наверно, неприятно, что такие письма пишут.

А я доволен. Между прочим, это не первое письмо. Было бы плохо, если бы никто не жаловался. Это значило бы, что вы хотите жить со всеми в ладу за государственный счет. Не бойтесь ссориться, когда нужно для дела. Это лучше, чем дружба за счет государства. Не всегда ведь личные интересы людей совпадают с государственными. Кроме того, вы конструктор, у вас большие успехи, вам завидуют, и будут завидовать до тех пор, пока вы хорошо работаете. Не завидуют только тем, у кого нет успехов.

Я уже был в дверях, когда услышал вдогонку:

– А конструктора за жалобу не притесняйте, пусть построит,

рискнем с миллионами, возьму грех на свою душу.

Само собой разумеется, конструктору была оказана необходимая поддержка. К сожалению, несмотря на большие затраты, самолет у него не получился и при первом же полете разбился. При этом, пытаясь спасти машину, погиб один из лучших военных летчиков-испытателей – Никашин.

А вот другой эпизод начального периода моей работы в Наркомате.

Однажды с утренней почтой секретарша подает мне пакет и смеется. Что это с ней? Смотрю – на конверте бланк газеты «Известия», адрес написан, как полагается, ничего нет смешного.

– А вы посмотрите, что там… Вынимаю какую-то бумажку и приколотую к ней вырезку из газеты. Оказывается, пишет мне известный журналист Э. Виленский, специальный корреспондент газеты «Известия»:

> «Уважаемый тов. Яковлев!
>
> В бытность мою в Западной Белоруссии я нашел газету «Русский голос», в которой сообщается о Вашей «смерти».
>
> Посылаю Вам копию этой заметки. Может быть, это Вас развлечет. Дата – 1939 год.
>
> С приветом, спецкор «Известий» Виленский».

Вот что говорилось в газетной вырезке:

> «ПОДРОБНОСТИ УБИЙСТВА. ИНЖ. ЯКОВЛЕВА В МОСКВЕ
>
> *(По Сов. России)*
>
> Лондонские газеты приводят новые подробности об убийстве известного советского конструктора военных аэропланов в Москве Яковлева.
>
> По утверждениям английских газет, Яковлев пользовался не только славой талантливого конструктора аэропланов, но и полным доверием руководящих советских государственных деятелей. Яковлева неоднократно вызывали к Сталину, который подолгу обсуждал с ним различные проблемы, связанные с воздухоплаванием. Главную работу Яковлев производил у себя дома, где у него хранились чертежи различных аэропланных конструкций.
>
> На днях Яковлев должен был прибыть в Наркомат обороны на совещание, где он должен был продемонстрировать чертежи военного аэроплана новейшей конструкции. Яковлев, однако, на это

заседание не прибыл. Ввиду того что он был известен своей аккуратностью, на это обстоятельство обратили внимание, и из Наркомата обороны пытались получить соединение с его квартирой. После того как там никто не ответил, об этом заявили в Наркомат внутренних дел, откуда на квартиру Яковлева немедленно выехал Берия в сопровождении других ответственных руководителей наркомата. Дверь в квартиру инженера Яковлева была взломана, и Яковлев был обнаружен мертвым на полу своей комнаты. У Яковлева была обнаружена рана, нанесенная каким-то острым предметом, но смерть его наступила, по мнению врачей, производивших вскрытие тела, от удушения.

Довольно большая сумма денег, имевшаяся в квартире Яковлева, осталась нетронутой. Исчезли только все чертежи, в том числе и чертежи нового военного аэроплана, выработанного Яковлевым.

В Москве не сомневаются, что убийство инженера Яковлева является делом рук контрразведки одного иностранного государства, заинтересованной в похищении планов новейших советских моделей аэропланов».

Я решил при случае, как курьез, показать эту заметку Сталину. Вскоре такой случай представился. Сталин внимательно прочитал, усмехнулся:

– Желаемое выдают за действительность. Они бы этого хотели. Потом, помолчав немного, спросил:

– А что, у вас дома есть сейф?

– У меня нет сейфа, он мне не нужен, дома я не работаю над чертежами и расчетами, а думать можно без сейфа.

– Это верно, мысли в сейф не спрячешь. А как другие конструкторы, тоже дома не работают?

– У всех у нас на работе отличные условия и обеспечена полная сохранность секретности.

– Это хорошо, нужно быть очень бдительными, сейчас время такое… Вот мы приставили охрану к вооруженцу Дегтяреву, он все свои секреты с собой носил и дома работал, мы запретили… Да ведь ко всем не приставишь охрану, и дело ваше не такое – самолет не пистолет.

– Можете быть спокойны – государственная тайна сохраняется в конструкторских бюро надежно, – говорю я.

– А вы все-таки поговорите с конструкторами на эту тему. Мне известно: есть еще среди вас беспечные люди. Лишний

разговор не повредит.

– Слушаю, товарищ Сталин, я соберу конструкторов и от вашего имени с ними поговорю…

– Зачем от моего имени? Сами скажите. – Сталин сердито посмотрел на меня. – Вот многие любят за мою спину прятаться, по каждой мелочи на меня ссылаются, ответственности брать на себя не хотят. Вы человек молодой, еще не испорченный и дело знаете. Не бойтесь от своего имени действовать, и авторитет ваш будет больше» и люди уважать будут.

После этого разговора я беседовал с конструкторами. Никто из них: ни Лавочкин, ни Ильюшин, ни Поликарпов – никто другой, дома, конечно, не работал, а специально организованная проверка соблюдения правил секретности в наших конструкторских бюро лишний раз убедила, что дело это поставлено хорошо.

Война принесла этому убедительные доказательства. Для Германии многие наши самолеты были полной неожиданностью. Немцы и не подозревали о наличии у нас таких истребителей, как МиГи, «Лавочкины» и «Яки», и тем более штурмовика Ильюшина.

Сергея Владимировича Ильюшина недолюбливали за прямоту и откровенность, за то, что он не смотрел в рот начальству.

Эта неприязнь лично к Сергею Владимировичу отразилась и на отношении к знаменитому штурмовику Ил-2, который прошел государственные испытания в марте 1940 года. Мелкие, неделовые придирки к этому самолету руководителей ВВС того времени тормозили решение о его дальнейшей судьбе.

Прошло девять месяцев, – вопрос не решался. Я рассказал об этом Сталину и просил его принять Ильюшина для личного доклада.

В начале декабря Сталин принял Сергея Владимировича, внимательно выслушал его объяснения и, вопреки критикам этого самолета, приказал немедленно запустить Ил-2 в серию.

Сталин сразу оценил эту выдающуюся машину.

Серийные «Илы» начали поступать в воинские части в первой половине 1941 года. Всего передано фронту около 40 тысяч «Илов».

Не успел я еще как следует освоиться с новой должностью, как в марте 1940 года пришлось вторично поехать в Германию с экономической делегацией И.Ф. Тевосяна. Это произошло так же неожиданно, как и первый раз.

Первоначально меня не включили в состав авиационной группы этой делегации. Авиационных специалистов представляли несколько работников промышленности и Военно-Воздушных сил. Как потом стало известно, Сталин, просматривая списки членов

делегации, почему-то обратил внимание на отсутствие в списке моей фамилии. И тут же дал указание назначить меня руководителем авиационной группы.

За два дня до отъезда он вызвал меня к себе и стал говорить о задаче, возлагавшейся на комиссию. Она заключалась в том, чтобы в возможно короткий срок закупить в Германии авиационную технику, представлявшую для нас наибольший интерес. Требовалось сопоставить уровень наших самолетов и немецких, изучить технические новинки в области авиации вообще.

Внимательно выслушав Сталина, я, в свою очередь, поставил перед ним несколько вопросов.

Первый вопрос – о составе авиационной группы. Я считал, что поскольку мне придется отвечать за выполнение порученных группе заданий, то я имею право скорректировать состав ее участников, на что мне сразу же было дано согласие.

Второй вопрос был довольно щекотливым. Я сказал Сталину, что следовало бы создать для членов делегации приличные материальные условия. Некоторые товарищи стремятся экономить деньги на гостинице, на транспорте, на чаевых, чем иногда компрометируют себя в глазах иностранцев. А ведь по отдельным мелким штрихам нашего поведения за границей судят в целом о советских людях и о нашей стране.

– Зачем экономят?

– Да как же? Ведь каждый хочет привезти из-за границы своим домашним какие-нибудь гостинцы, сувениры, вот и экономит на копейках…

– Понятно, а сколько суточных получают наши командированные? – спросил Сталин.

– Пятнадцать марок в сутки.

– А сколько было бы нужно?

– Да я думаю, марок двадцать было бы хорошо.

Тогда Сталин подошел к телефону, набрал номер Анастаса Ивановича Микояна и сказал ему, что, по имеющимся у него сведениям, суточных денег, выдаваемых нашим командированным за границу, недостаточно и для того, чтобы наши люди чувствовали себя свободней, надо увеличить суточные членам делегации Тевосяна до 25 марок.

Я поблагодарил и доложил третий вопрос:

– Существующая у нас система оформления заказов очень громоздка и бюрократична. Для того, чтобы закупить что-нибудь, мы должны в Берлине дать заявку торгпредству. Торгпредство посылает письменный запрос в Москву, в Наркомвнешторг. Наркомвнешторг, в свою очередь, направляет заявку на

заключение в Наркомат авиапромышленности и в ВВС, к людям, которые и в глаза не видели того, что мы, специалисты, на месте определили как целесообразное для закупки. Получается очень сложно, и, самое главное, совершенно неоправданно теряется много времени. Это противоречит основной цели поездки – скорее получить немецкую технику.

– Что же вы предлагаете?

– Я просил бы оказать нашей делегации больше доверия и разрешить закупать на месте под нашу ответственность то, что сочтем необходимым.

– Что же, пожалуй, разумно, – подумав, ответил Сталин.

– Разрешите также в случае каких-нибудь ведомственных заторов обратиться к вам лично.

– Не возражаю, пожалуйста.

– Кроме того, целесообразно было бы ассигновать какие-то свободные средства для оплаты непредусмотренного, но представляющего интерес оборудования и немедленного его приобретения через торгпредство.

– Сколько вы считаете необходимым выделить валюты для таких закупок? – спросил Сталин.

– Я думаю, тысяч сто-двести.

Сталин опять подошел к телефону и сказал Микояну:

– Выделите в распоряжение делегации миллион, а когда израсходуют, переведите еще миллион.

Затем, обратившись ко мне, Сталин сказал:

– В случае каких-либо затруднений в осуществлении вашей миссии обращайтесь прямо ко мне. Вот вам условный адрес: Москва, Иванову.

После этого он спросил:

– Какие еще есть вопросы?

Я поблагодарил за внимание и сказал, что больше ничего не нужно, все остальное будет зависеть от нас.

После поездки по заводам и встреч с Мессершмиттом, Хейнкелем и Танком у членов авиационной комиссии составилось вполне определенное мнение о необходимости закупить истребители «Мессершмитт-109» и «Хейнкель-100», бомбардировщики «Юнкерс-88» и «Дорнье-215».

Однако из-за бюрократических проволочек аппарата торгпредства мы не могли быстро и оперативно решить порученную нам задачу, то есть принять на месте решение о типах и количестве подлежащих закупке самолетов.

Заведующий инженерным отделом торгпредства Кормилицын предложил действовать по обычной в таких случаях схеме: от имени торгпредства послать запрос во Внешторг, чтобы

последний согласовал его с ВВС и Наркоматом авиационной промышленности, то есть потратить несколько месяцев на ведомственные переговоры без гарантии на успех.

Я, видя такое дело, попробовал послать телеграмму по адресу: «Москва, Иванову». Торгпредское начальство телеграмму задержало и запретило передавать ее в Москву. Только после того, как я объяснил Тевосяну, что, предвидя возможность каких-либо затруднений и учитывая важность задания, Сталин разрешил при осуществлении нашей миссии обращаться непосредственно к нему и для этой цели дал мне шифрованный телеграфный адрес: «Москва, Иванову», он согласился и приказал не чинить препятствий.

Буквально через два дня был получен ответ, предоставляющий право на месте определить типы и количество закупаемых самолетов без согласования с Москвой. Такая быстрая реакция на мою шифровку буквально потрясла торгпредских чиновников. Работать стало очень легко, и поставленная перед нами правительством задача была успешно решена.

В общем, вторая поездка в Германию оказалась такой же интересной и полезной, как и первая, а может быть, еще интереснее, потому, что если первая носила ознакомительный характер, то эта – деловой: мы отбирали и закупали нужную нам авиационную технику.

В день возвращения в Москву из Германии, вечером, я был вызван к Сталину. Со мной долго и подробно беседовали, сперва в кремлевском кабинете, а потом за ужином на квартире у Сталина.

Советская делегация в Германии у самолета Не-111. В центре

в светлом пальто и темной шляпе – авиаконструктор Э. Хейнкель, второй слева от него – А.С. Яковлев, третий – начальник отдела НИИ ВВС КА И.Ф. Петров, четвертый и пятый – полковники А.И. Гусев и В.И. Шевченко. 25 октября – 15 ноября 1939 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Сталина интересовало все: не продают ли нам немцы старье, есть ли у них тяжелые бомбардировщики, чьи истребители лучше – немецкие или английские, как организована авиапромышленность, каковы взаимоотношения между немецкими ВВС – «Люфтваффе» и промышленностью и т. д.

Участвовавших в беседе, естественно, больше всего интересовало: действительно ли немцы показали и продали нам все, что у них находится на вооружении; не обманули ли они нашу комиссию, не подсунули ли нам свою устаревшую авиационную технику.

Я сказал, что у нас в комиссии также были сомнения, особенно в первую поездку, но сейчас разногласий на этот счет нет. Мы уверены, что отобранная нами техника соответствует современному уровню развития немецкой авиации.

Сталин предложил мне представить подробный доклад о результатах поездки, что я и сделал.

8 ноябри 1940 года я был вызван в Кремль к Молотову, где он мне сообщил, что я включен в состав советской правительственной делегации для поездки в Германию и встречи с Гитлером.

Когда мы вернулись в Москву после переговоров с Гитлером, я был вызван к Сталину, который проявлял чрезвычайный интерес к немецкой авиации. Поэтому не случайно, как уже, наверно, заметил читатель, каждый раз по возвращении из предыдущих поездок в Германию меня в тот же день к нему вызывали.

В этот вечер обсуждалось много всевозможных вопросов, большей частью не имевших отношения к авиации, но меня все не отпускали и нет-нет да и расспрашивали, что нового видел я на этот раз в Германии. Сталина, как и прежде, очень интересовал вопрос, не обманывают ли нас немцы, продавая авиационную технику.

Я доложил, что теперь, в результате этой, третьей поездки, создалось уже твердое убеждение в том, что немцы показали истинный уровень своей авиационной техники. И что закупленные нами образцы этой техники: самолеты «Мессершмитт-109», «Хейнкель-100», «Юнкерс-88», «Дорнье-215» и другие – отражают состояние современного авиационного вооружения Германии.

И в самом деле, война впоследствии показала, что кроме перечисленных, имевшихся в нашем распоряжении самолетов на фронте появился только один новый истребитель – «Фокке-Вульф-190», да и тот не оправдал возлагавшихся на него надежд.

Я высказал твердое убеждение, что гитлеровцам, ослепленным своими успехами в покорении Европы, и в голову не приходило, что русские могут с ними соперничать. Они были так уверены в своем военном и техническом превосходстве, что, раскрывая секреты своей авиации, думали только о том, как бы нас еще сильнее поразить, потрясти наше воображение и запугать.

Поздно ночью, перед тем как отпустить домой, Сталин сказал:

– Организуйте изучение нашими людьми немецких самолетов. Сравните их с новыми машинами. Научитесь их бить.

Ровно за год до начала войны в Москву прибыли пять истребителей «Мессершмитт-109», два бомбардировщика «Юнкерс-88», два бомбардировщика «Дорнье-215», а также новейший истребитель «Хейнкель-100». К этому времени мы уже имели свои конкурентоспособные истребители – ЛаГГи, Яки, МиГи, штурмовики и бомбардировщики Илы и Пе-2.

В дни нашего пребывания в Германии английская и французская пресса вопила истошным голосом, обвиняя нас в сговоре с Гитлером. Они все еще с упорством маньяков мечтали о том, чтобы немцы ввязались в драку с русскими, а им тем временем можно было бы выжидать, пока Россия будет разбита, а Германия обескровлена.

Но в сложившейся обстановке начала Второй мировой войны Советское правительство предпочитало переговоры. Каждый день мирной передышки работал на нас.

Выигрыш во времени был особенно дорог для нашей авиации: он позволил за 1939–1940 года создать новые, вполне современные типы боевых самолетов и к 1941 году запустить их в серийное производство.

Война

В ноябре 1940 года во время пребывания молотовской делегации в Берлине, гитлеровцы были с нами предельно, до приторности, любезны. Однако позже стало известно, что именно в те дни они лихорадочно трудились над разработкой плана нападения на Советский Союз.

План этот под кодовым названием «Барбаросса» – директива № 21, – утвержденный Гитлером 18 декабря 1940 года, то есть через месяц после нашего отъезда в Москву, гласил: «Немецкие вооруженные силы должны быть готовы к тому, чтобы победить Советскую Россию путем быстротечной военной операции». На полный разгром Советской Армии, захват Москвы и других важнейших промышленных центров Советского Союза в европейской части СССР отводилось всего шесть-восемь недель. И лишь в самом крайнем случае – три-четыре месяца.

22 июня 1941 года «план Барбаросса» был приведен в действие.

На рассвете этого дня первый удар по Советскому Союзу гитлеровцы нанесли своей авиацией. Фашистские бомбардировщики в сопровождении истребителей вторглись в советское воздушное пространство и сбросили бомбы на мирные города. Одновременно они напали на наши пограничные аэродромы. За три дня наша авиация потеряла сотни боевых самолетов. Легко понять последствия этого факта для наших наземных войск: они лишались защиты с воздуха от нападения вражеской авиации…

Тяжелые оборонительные бои, навязанные нам фашистскими полчищами, отступление советских войск породили у гитлеровцев головокружительное впечатление, будто война ими выиграна, как говорится, с первого захода.

В этом отношении очень любопытна хроника высказываний заправил гитлеровского рейха в первые недели войны:

3 июля 1941 года начальник гитлеровского генерального штаба Гальдер пришел к заключению:

– Не будет преувеличением, если я скажу, что кампания против России была выиграна в течение 14 дней.

5 июля фюрер решительно подчеркивает, что хотел бы немедленно сровнять с землей Москву и Ленинград.

7 октября, когда бои велись под Москвой, в берлинском Спорт-паласе, где собралась вся фашистская элита, зал встретил восторженными воплями следующие слова Гитлера:

– Сегодня я могу совершенно определенно сказать: этот

противник разгромлен и больше никогда не поднимется.

Этим пророчествам, как мы знаем, не суждено было сбыться. Всего через два месяца, в декабре того же 1941 года, контрнаступлением советских войск гитлеровцы были отброшены от Москвы на триста километров.

Потом последовали: Сталинград, Курская дуга, Берлин.

30 апреля 1945 года в своем берлинском подземном бункере Гитлер покончил жизнь самоубийством.

К войне мы не были готовы. Нам не хватило для подготовки к войне, как мне приходилось слышать от Сталина в узком кругу, одного-полутора лет. Но воевать пришлось почти четыре года, и ценой огромных усилий и жертв обеспечить победу.

К числу ошибок начального периода войны малокомпетентные критики относят якобы не использованную Сталиным передышку после заключения пакта о ненападении с гитлеровской Германией.

Из предыдущего мы видели, с каким напряжением под руководством ЦК партии работники оборонных отраслей промышленности трудились над укреплением военной мощи страны. За короткий срок были созданы новые совершенные образцы боевой техники: самолеты, танки, орудия. Я помню, как в период испытаний новых самолетов ежедневно к 12 часам ночи готовилась сводка для Сталина о результатах испытательных полетов.

Эти факты находятся в глубоком противоречии с бытующими, к сожалению, обывательскими разговорами. Так, например, И.Г. Эренбург в книге «Люди, годы, жизнь» писал: «Сталин не использовал два года передышки для укрепления обороны – об этом мне говорили военные и дипломаты».

Не знаю, кто именно из военных и дипломатов мог так сказать, Эренбург об этом умолчал, но все, кто в эти годы были причастны к вопросам укрепления обороны, решавшимся в ЦК, говорить этого никак не могли.

Все мы были свидетелями напряженнейшей, титанической работы ЦК партии по укреплению Красной Армии и оснащению ее современным оружием в 1939–1941 годах.

Новое оружие, необходимость которого подсказала война в Испании, в больших количествах стало поступать на фронт лишь к середине 1942 года, то есть спустя год после гитлеровского вторжения.

Только дальновидная политика социалистической индустриализации, осуществленная задолго до германской агрессии, позволила нам, несмотря на тяжелые потери первого года войны, устоять, создать на востоке страны поистине могучую

промышленную базу.

В связи с приближением линии фронта, а следовательно, и аэродромов противника опасность надета вражеской авиации на столицу стада реальной, и в Ставке устроили для проверки, так сказать, механизма противовоздушной обороны военную игру по отражению воздушного нападения на Москву.

Военная игра проводилась в особнячке, по соседству с нашим Наркоматом, где в первые дни войны помещалась Ставка Верховного Главнокомандования, пока не было готово кремлевское бомбоубежище.

Мы с наркомом Шахуриным и замнаркома Дементьевым в числе других были приглашены на это учение.

В маленьком зальце особняка по стенам были развешаны схемы различных вариантов возможных налетов на Москву, карты размещения зенитных батарей вокруг города, а также аэродромов истребителей противовоздушной обороны. На стульях лежал большой фанерный щит с наколотой на нем картой московской зоны ПВО. В центре планшета – план Москвы, опоясанной несколькими кольцами разного цвета, изображавшими систему ближней и дальней противовоздушной обороны.

На плане города было нанесено также расположение зенитных батарей и аэростатов заграждения.

На учении присутствовали главком ВВС П.Ф. Жигарев, его заместитель И.Ф. Петров и еще несколько генералов, фамилии которых я, к сожалению, теперь уже не помню.

Докладывали командующий противовоздушной обороны генерал-майор М.С. Громадин и командующий истребительной авиацией ПВО полковник И.Д. Климов.

Проигрывались разные варианты воздушного нападения на Москву, то есть налеты с разных направлений, на разных высотах, днем и ночью, и демонстрировались соответствующие способы отражения этих налетов различными родами оружия противовоздушной обороны.

На протяжении всего учения Сталин внимательно за всем наблюдал и слушал, но не проронил ни слова. Когда игра была закончена и, как полагалось, атаки воображаемых самолетов противника отражены, он молча обошел вокруг планшета. Создалось впечатление, что разыгранные варианты ни в чем его не убедили, что у него какое-то недоверчивое отношение ко всему этому делу.

Наконец, раскуривая свою трубку, он произнес как бы сквозь зубы:

– Не знаю, может быть, так и надо…

Потом молча пошел в кабинет, пригласив туда Шахурина,

Дементьева, Жигарева, Петрова и меня.

Не было уверенности, что защита Москвы с воздуха обеспечивается надежно.

Так же как и на нас, на него эта военная игра не произвела серьезного впечатления: как-то все схематично и бумажно.

И в кабинете Сталин опять сказал:

– Может быть, так и надо… Кто его знает?.. А потом несколько раз повторил:

– Людей нет, кому поручишь… Людей не хватает…

Ночь 22 июля 1941 года была первым экзаменом для московской ПВО, и вот какова оценка этому в приказе Наркома обороны от 22 июля 1941 года:

> «В ночь на 22 июля немецко-фашистская авиация пыталась нанести удар по Москве.
>
> Благодаря бдительности службы воздушного наблюдения (ВНОС) вражеские самолеты были обнаружены, несмотря на темноту ночи, задолго до появления их над Москвой.
>
> На подступах к Москве самолеты противника были встречены нашими ночными истребителями и организованным огнем зенитной артиллерии. Хорошо работали прожектористы. В результате этого более 200 самолетов противника, шедших эшелонами на Москву, были расстроены и лишь одиночки прорвались к столице. Возникшие в результате бомбежки отдельные пожары были быстро ликвидированы энергичными действиями пожарных команд. Милиция поддерживала хороший порядок в городе.
>
> Нашими истребителями и зенитчиками сбито, по окончательным данным, 22 самолета противника.
>
> За проявленное мужество и умение в отражении налета вражеской авиации объявляю благодарность:
>
> 1. Ночным летчикам-истребителям Московской зоны ПВО;
>
> 2. Артиллеристам-зенитчикам, прожектористам, аэростатчикам и всему личному составу службы воздушного наблюдения (ВНОС);
>
> 3. Личному составу пожарных команд и милиции г. Москвы.
>
> За умелую организацию отражения налета вражеских самолетов на Москву объявляю благодарность:
>
> Командующему Московской зоной ПВО генерал-

майору Громадину, Командиру соединения ПВО генерал-майору артиллерии Журавлеву, Командиру авиационного соединения полковнику Климову.

Генерал-майору Громадину представить к Правительственной награде наиболее отличившихся.

Народный комиссар обороны Союза ССР

И. Сталин».

Сталин получил письмо от одного из летчиков-фронтовиков о том, что мы несем большие потери в самолетах не в воздухе, а на земле, на аэродромах, так как наши самолета не камуфлированы и на аэродромных стоянках представляют собой отличную цель для немецких бомбардировщиков. Никакой маскировки не было.

Действительно, в первый же день войны наши ВВС потеряли 900 самолетов на земле[2].

Сталин спрашивает меня:

– А как обстоит дело с этим у немцев, французов и англичан? Отвечаю, что там все военные самолеты камуфлируются.

Обсуждается вопрос – как быть?

Руководители ВВС во главе с П.Ф Жигаревым говорят, что есть у нас научный институт маскировки для всех родов войск, там разрабатываются вопросы маскировки и для авиации, что нужно ждать их рекомендаций – другого пути нет.

Тогда я предложил не ждать рекомендаций института и обещал завтра же представить модели самолетов для образца камуфляжной окраски.

Предложение было принято, хотя уважаемый Павел Федорович заявил, что так вопрос решать нельзя, что это будет кустарщина.

На другой день, как и было обещано, я привез к Сталину модели с образцами камуфляжа и тут же было принято решение впредь все самолеты должны выпускаться с предложенным мной камуфляжем, а на аэродромах обеспечить необходимую маскировку стоянки самолетов.

В начале зимы 1941 года вызывают в ЦК, там уже собрались руководители ВВС во главе с главкомом П.Ф. Жигаревым. Идет какой-то оживленный разговор.

Как только я вошел Сталин спрашивает:

– Почему наши самолеты, особенно истребители, уступают по скорости немецким, ведь раньше этого не было?

Отвечаю:

– Совершенно верно, происходит это потому, что на советские самолеты в зимнее время вместо колес подвешивают лыжи, которые создают большое аэродинамическое сопротивление и

снижают скорость.

– Как же быть?

– Очень просто, нужно расчищать от снежных сугробов взлетную полосу и летать на колесах.

На это Жигарев в очень резкой форме возразил, что это невозможно и потребовал от промышленности, чтобы мы каким-то чудодейственным способом обеспечили необходимую скорость полета при лыжах.

– Как же быть? – повторил свой вопрос Сталин.

Я опять сказал, что надо на аэродромах расчищать взлетную полосу от снега, чтобы взлетать на колесах, тогда скорость не потеряем.

Жигарев бурно протестовал, а я говорю:

– Немцы-то не используют лыж, а взлетают на колесах с наших же аэродромов, расчищая снег.

Решение было принято тут же: расчищать или укатывать взлетную полосу наших аэродромов от снежных сугробов.

Наиболее видные летчики-испытатели НИИ ВВС С.П. Супрун и П.М. Стефановский обратились в Центральный Комитет партии с письмом о необходимости иметь в нашем воздушном флоте истребители с двигателями не только воздушного охлаждения, но и водяного охлаждения, причем они подробно мотивировали эту свою идею.

Супрун говорил, что под впечатлением неудач в Испании в кругах наших военных летчиков, особенно в Научно-исследовательском институте ВВС, возникли критические настроения и сомнения в правильности технической политики в области военной авиации.

Через некоторое время летчиков вызвал Сталин. Он сказал, что их предложение в принципе встречает одобрение. Но при встрече Стефановский вел себя очень резко, нападал на Наркомат авиационной промышленности. По словам Стефановского, все у нас было плохо. Сталину это не понравилось. У него создалось впечатление, что Стефановский – злобный критикан.

Отпустив летчиков, Сталин тут же позвонил Ворошилову, рассказал о своем впечатлении от встреч с ними. Ворошилов предложил начальнику самолетного отдела НИИ ВВС генералу И.Ф. Петрову проверить Стефановского. Как на грех, у того в анкете было что-то не в порядке.

Иван Федорович Петров доложил все, что было известно о Стефановском, Ворошилову и спросил, как же с ним быть. Ворошилов спросил: «Вы сами-то ему верите?» И в ответ на слова Петрова: «Конечно, верю» – сказал: «Ну, тогда поступайте по совести».

Со Стефановским все обошлось.

Супрун рассказал мне о своем разговоре со Сталиным, у которого просил разрешения сформировать истребительный полк из летчиков-испытателей и во главе этого полка отправиться на фронт. Сталин не только одобрил намерение Супруна, но и предложил переговорить с другими опытными летчиками, чтобы создать несколько таких полков.

Прощаясь, мы крепко пожали друг другу руки, и он взял с меня слово, что первые модифицированные серийные «Яки» попадут в его будущий истребительный полк. Я от всей души пожелал этому замечательному человеку успеха в его смертельно опасной работе. Он прямо с завода уехал в генеральный штаб хлопотать насчет организации своего полка.

Дня через два Супруна, а также известнейших военных испытателей Стефановского и Кабанова принял Сталин, а уже 30 июня они во главе полков вылетели на фронт.

Перед промышленностью была поставлена задача в самый короткий срок, исчисляющийся днями, создать еще два-три истребительных полка из летчиков-испытателей Летно-исследовательского института Наркомата. Насколько я помню, все без исключения летчики этого института во главе с М.М. Громовым потребовали отправки на фронт, поэтому поручение правительства выполнить было нетрудно.

Сталин объяснил нам, почему он сразу поддержал предложение Супруна.

– Для того чтобы новые машины воевали успешно, – сказал он, – нужно, чтобы на фронте они попали в умелые руки, чтобы опытные испытатели показали, что можно выжать из этих машин в практических боевых условиях. Испытатели должны научить рядовых фронтовых летчиков, как использовать в бою новую технику против немецких самолетов с наилучшей отдачей.

Август 1941 года выдался солнечный и теплый, а на душе было очень тяжело. Немцы продвигались вглубь нашей страны.

Наши усилия были направлены на то, чтобы возможно быстрее ликвидировать преимущество немецкой авиации в численности самолетов, восполнить потери, понесенные нами в первые дни войны, и, самое главное, как можно быстрее развернуть производство новых истребителей, чтобы пресечь безнаказанное хозяйничанье в нашем воздухе фашистских воздушных пиратов.

19 августа 1941 года Сталин вызвал наркома Шахурина, конструктора Ильюшина, главкома ВВС Жигарева, его заместителя Петрова и меня.

Встретил нас посреди комнаты и, прежде чем объяснить,

зачем вызвал, обратился к Ильюшину:

– На ваших самолетах хорошо воюют. Известно ли вам об этом? Военные особенно хвалят штурмовик Ил-2. Какую вам дали премию за Ил-2? (речь шла о первых Сталинских премиях, которые присуждались в марте 1941 года) Ильюшин ответил, что получил премию второй степени и очень благодарен правительству за это.

– Чего же благодарны? – сказал Сталин. – За эту машину вы заслуживаете премии первой степени.

И, обращаясь к наркому, сказал;

– Нужно дать Ильюшину премию первой степени.

Я был рад за Ильюшина, и мне припомнился один эпизод, происшедший незадолго до войны, в феврале 1941 года.

По срочному вызову нарком и я поехали к Сталину, в его кабинете находились Маленков, Жданов и директор ленинградского Кировского завода Зальцман. Сталин был возбужден и нервно расхаживал по кабинету. Как выяснилось, нас вызвали по поводу производства штурмовиков Ильюшина. Завод, выпускавший Ил-2, сорвал сроки сдачи машин.

Илы производились тогда в условиях довольно сложной кооперации. Бронированные корпуса штурмовика поставлял один завод, а ему, в свою очередь, раскроенные броневые плиты заготовлял другой. Не добившись накануне толкового ответа о причинах задержки выпуска штурмовиков, Сталин позвонил в Ленинград Жданову и поручил ему разобраться в этом деле. Жданов вызвал руководителей завода и дал им серьезную трепку за несвоевременную подачу корпусов штурмовика, но виновные ссылались на задержку в получении раскроя бронированных листов с Кировского завода. Пришлось вызвать и Зальцмана, Последний, чтобы оправдаться в глазах Жданова, привез ему одну из синек серийных чертежей корпуса Ил-2, полученных с авиазавода. Синька уже побывала в цехах, на верстаках, и была испещрена многочисленными технологическими пометками. Зальцман разложил на столе у Жданова этот чертеж и заявил, что низкое качество чертежей является причиной большого брака и срыва выполнения задания по броне, Жданов сообщил об этом Сталину, В результате состоялось обсуждение вопроса об Илах, на которое вызвали нас, Жданова и Зальцмана.

Когда Зальцман стал потрясать перед Сталиным якобы негодным чертежом, я сразу понял, в чем дело. Чертеж действительно был рабочим цеховым документом – рваный, в масляных пятнах, а многочисленные технологические пометки можно было принять за исправление ошибок. Зальцман изобразил дело так, будто бы все чертежи штурмовика находятся в таком

состоянии. Сталин рассвирепел:

– Мне давно говорили, что Ильюшин неряха. Какой это чертеж? Безобразие. Я ему покажу!

Я вступился за Ильюшина, постарался объяснить, в чем дело, но Сталин ничего не хотел слушать. Он соединился по телефону с Ильюшиным и заявил дословно следующее:

– Вы неряха. Я привлеку вас к ответственности. Ильюшин что-то пытался объяснить по телефону, но Сталин не стал с ним разговаривать.

– Я занят, мне некогда. Передаю трубку Жданову, объясняйтесь с ним.

И опять:

– Я привлеку вас к ответственности.

В тот же вечер, расстроенный Сергей Владимирович поехал в Ленинград, и утром, прямо с поезда отправился на Кировский завод. Там с цеховыми работниками он детально во всем разобрался и о нечестном поступке Зальцмана доложил Жданову, от которого Зальцману крепко попало. Но Сергей Владимирович Ильюшин долго переживал несправедливый упрек Сталина в конструкторской неряшливости.

Теперь превосходная оценка «Илов» Сталиным служила для Ильюшина большей наградой, чем премия первой степени.

Другая встреча – в этот раз обсуждение началось с вопроса о возможности ускорения производства боевых самолетов, особенно истребителей. Затем пошла речь об эвакуации заводов, причем такой эвакуации, которая дала бы нам возможность в кратчайший срок восстановить производство самолетов на востоке.

Сталин подучил нам в самом срочном порядке подумать над тем, как увеличить выпуск боевых самолетов, как быстрее эвакуировать заводы на восток из европейской части СССР.

Зашел разговор о положении на фронтах. Мы выразили недоумение, почему наши войска отступают.

– Не везде удается организованное сопротивление, а это и приводит к крушению всей системы обороны на данном участке фронта, – сказал Сталин.

Присутствовавший при этом разговоре Ильюшин заметил:

– Нужно было бы вооружать народ на оставляемой нашими войсками территории…

Сталин сказал:

– Мы бы вооружали, да у нас не хватает винтовок и оружия даже для снабжения армии. Мы формируем пополнение, а вооружать нечем. Думали сначала заказать винтовки в Англии, но там другие патроны. Получилась бы мешанина. Поэтому решено

всемерно усилить отечественное производство винтовок и патронов.

Вернувшись из Ставки, я застал в своем кабинете ожидавшего меня конструктора Николая Николаевича Поликарпова.

Вокруг работы Поликарпова стала создаваться нездоровая атмосфера. Нашлись любители при удобном случае «лягнуть» этого заслуженного человека. Однажды, при обсуждении в Кремле авиационных вопросов, кто-то подал даже реплику о том, что «давно надо прикрыть конструкторское бюро Поликарпова», что он «выдохся». Но это предложение не встретило поддержки. Во время обмена мнениями Сталин сказал, что нельзя забыть о заслугах Поликарпова в создании истребителей И-15, И-16, нельзя забыть и о том, что он создал самолет У-2, на котором в течение 15 лет готовились летные кадры нашей авиации.

Этим обсуждением был положен конец злословию по адресу Поликарпова.

Самые тревожные дни наступили после взятия немцами Орла 3 октября. 6 октября был сдан Брянск. В сводке Совинформбюро за 11 октября сообщалось о напряженных боях с противником на Вяземском и Брянском направлениях.

Заместитель Народного комиссара авиационной промышленности А.С. Яковлев принимает конструкторов В.Я. Климова (слева) и Н.Н. Поликарпова, декабрь 1940 года. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

В эти напряженные дни, которые переживала Москва, а с нею и вся страна, мне довелось побывать у Сталина. Настроение было, прямо скажу, нервное. Все мы, причастные к оборонной промышленности, особенно чувствовали свою долю

ответственности за положение на фронте.

Сталин принял меня и наркома в Кремле у себя на квартире, в столовой. Было часа четыре дня. Когда мы зашли в комнату, то почувствовали какую-то необычную тишину и покой. Сталин был один. По-видимому, перед нашим приходом он прилег отдохнуть.

На стуле около дивана в белом полотняном чехле лежал раскрытый томик Горького, перевернутый вверх корешком.

Поздоровавшись, Сталин стал прохаживаться вдоль комнаты. Я очень внимательно всматривался в эту знакомую фигуру и старался угадать душевное состояние человека, к которому были теперь устремлены взоры и надежды миллионов людей. Он был спокоен, в нем незаметно было никакого возбуждения. Чувствовалось, правда, крайнее переутомление Сталина, пережитые бессонные ночи. На лице его, более бледном, чем обычно, видны следы усталости и забот. За все время разговора с нами, хотя и невеселого, его спокойствие не только не нарушилось, но и передалось нам.

Он, не спеша, мягко прохаживался вдоль обеденного стола, разламывал папиросы и набивал табаком свою трубку. Делал это очень неторопливо, как-то по-домашнему, а от этого я вся обстановка вокруг становилась обыденной и простой. Успокаивающе действовал также и примятый диван, на котором он только что отдыхал, и томик Горького, и открытая, неполная, лежавшая на столе черно-зеленая коробка папирос «Герцеговина Флор», и сама манера набивать трубку, такая обычная и хорошо знакомая.

Разговор начался с обсуждения важнейших вопросов, стоявших перед авиационной промышленностью и связанных с выпуском самолетов.

Сталин четко и целеустремленно поставил перед нами ряд задач и указал, как их осуществить. Он внес поправки в некоторые мероприятия, предложенные наркоматом по эвакуации заводов, причем осмотрительно исходил и из возможностей железнодорожного транспорта.

После обсуждения конкретных вопросов, связанных с работой наших конструкторов и заводов в эвакуации, разговор перешел на общие темы о войне, о последних событиях, о наступлении гитлеровцев. Сталин рассматривал тяжелое положение, в котором находилась тогда наша страна и армия, довольно трезво. Он не придавал решающего значения тому, что немцы уже захватили большую часть нашей территории и подошли совсем близко к Москве. Он говорил, что все равно немцы не смогут выдержать такого напряжения длительное время и что в этом смысле наши возможности и наши неограниченные ресурсы, безусловно,

сыграют решающую роль в победе над врагом.

Сталин говорил, что только в нашей стране возможно положение, когда при таких военных успехах врага народ единодушно и сплоченно стал на защиту своей Родины. Ни одна другая страна, по его мнению, не выдержала бы таких испытаний, ни одно другое правительство не удержалось бы у власти.

В то же время он с горечью и большим сожалением высказал мысль, что некоторые наши военные (речь шла о высшем командном составе) надеялись на свою храбрость, классовую сознательность и энтузиазм, а на войне оказались людьми недостаточно высокой культуры, недостаточно подготовленными в области технической.

– Многие у нас кичатся своей смелостью, одна смелость без отличного овладения боевой техникой ничего не даст. Одной смелости, одной ненависти к врагу недостаточно. Как известно, американские индейцы были очень храбрыми, но они ничего не могли сделать со своими луками и стрелами против белых, вооруженных ружьями. Нынешняя война, – говорил Сталин, – резко отличается от всех прошлых войн. Это война машин. Для того чтобы командовать массами людей, владеющих сложными боевыми машинами, нужно хорошо их знать и уметь организовать.

Одной из серьезных причин наших неудач на фронте он считал нечеткое взаимодействие отдельных родов оружия. Он рассказал нам о мероприятиях, которые проводятся для того, чтобы в кратчайший срок изжить все эти недочеты. И действительно, скоро мы все убедились по изменившейся обстановке на фронте под Москвой, что эти мероприятия оказали свое огромное влияние на ход дальнейших военных операций.

В разговоре я высказал недоумение: как же идут против нас немецкие солдаты, ведь многие из них рабочие, социал-демократы?

Сталин ответил с сожалением:

– Когда попадают в плен, боятся, что им угрожает расстрел, тогда начинают ругать Гитлера.

Мне очень хотелось задать ему еще один вопрос, но я все не решался, однако, уже прощаясь, все-таки не вытерпел:

– Товарищ Сталин, а удастся удержать Москву?

Он ответил не сразу, прошелся молча по комнате, остановился у стола, набил трубку свежим табаком.

– Думаю, что сейчас не это главное. Важно побыстрее накопить резервы. Вот мы с ними побарахтаемся еще немного и погоним обратно.

Истребители Як-1 в сборочном цехе завода № 292, г. Саратов. 1942 год.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Он подчеркнул мысль о том, что Германия долго выдержать не сможет, несмотря на то, что она использует в войне ресурсы всей Европы. Сырьевых ресурсов у Гитлера надолго не хватит. Другое дело у нас.

Сталин повторил несколько раз:

– Государство не может жить без резервов!

Этот разговор по возвращении в Наркомат я записал дословно.

Мы ушли от Сталина с твердой верой в то, что, как бы ни тяжелы были временные неудачи, все равно неоспоримое преимущество на нашей стороне и наша победа неминуема. Мы ушли в приподнятом, бодром настроении и с новой энергией принялись за дела, чтобы не только восстановить выпуск самолетов и моторов на эвакуированных предприятиях, но и значительно увеличить его.

Через несколько дней я выехал в Саратов, куда эвакуировали наш Наркомат. Здесь на заводе «Саркомбайн» развертывалось производство истребителей Як-1. Однако в Саратове долго пробыть не пришлось, так как по указанию Сталина я был командирован в Новосибирск для организации здесь на заводе сельхозмашиностроения массового производства истребителей.

Октябрьский праздник 1941 года я встречал не в Москве. Здесь не было затемнений и других признаков прифронтовых городов, к чему уже привыкли москвичи. Но и наш сибирский город жил суровой, напряженной жизнью – все подчинялось интересам фронта.

В предпраздничную ночь мы услышали по радио о том, что в Москве, как обычно, состоялось торжественное заседание, на котором выступил Сталин. На другой день мы узнали о параде на Красной площади и о том, что Сталин, как всегда, стоял на Мавзолее. Весь день 7 ноября по радио передавалась речь Сталина перед фронтовиками, проходившими торжественным маршем по Красной площади.

Все это вливало в сердца миллионов людей чувство уверенности в завтрашнем дне, веру в нашу победу.

Ситуация на заводе усложнялась путаницей, какую вносил своими административными окриками уполномоченный Государственного комитета обороны (ГКО) – генерал, в течение нескольких лет работавший в аппарате одного из правительственных учреждений и общавшийся с авиацией только посредством бумажной переписки да кабинетных разговоров. Кроме того, этот человек страдал повышенным честолюбием. Вскоре я обнаружил, что он, не считаясь с директором и главным инженером, командовал на заводе, не имея никакого представления о деле. Этот уполномоченный мешал и мне, хотя я, будучи заместителем наркома, имел право распоряжаться на заводе. У нас с ним возникли серьезные разногласия. Однажды в момент наиболее острого спора, рассчитывая меня полностью обезоружить, генерал достал из сейфа и показал документ о том, что он является уполномоченным ГКО. Документ был подписан

Сталиным. Положение создалось архисложное, и я решил при первом же разговоре со Сталиным просить отозвать генерала с завода.

Разговор вскоре состоялся.

В кабинете директора шло совещание руководящих работников завода с участием секретаря обкома партии. В разгар совещания раздался телефонный звонок из Москвы. Я снял трубку и услышал:

– Здравствуйте! Как дела? Как работает завод? Как растет выпуск самолетов?

Я коротко объяснил обстановку, рассказал, что первые дни здесь было трудновато, так как на завод эвакуированы четыре предприятия, в результате образовалось четыре дирекции, и каждая из них не хотела расставаться со своим оборудованием, со своими рабочими. Не успел я еще сообщить о том, как нам удалось навести порядок, как Сталин удивленно сказал:

– Туда, же назначен уполномоченный Государственного Комитета Обороны! Ведь это его задача решать все эти вопросы. Для этого он и послан туда. Кто там уполномоченный ГКО?

На это я ответил, не стесняясь присутствия генерала, что уполномоченный ГКО – человек без производственного опыта, плохой организатор, на заводах никогда не работал, ему очень трудно справиться с создавшимся положением. Тем не менее, с помощью обкома партии мы все трудности постепенно разрешаем.

– Нам нужно не постепенно, – услышал я в телефонной трубке. – Вам нужно немедленно! Имейте в виду, что нам сейчас очень нужны истребители. Это главная задача. От этого зависит положение на фронтах. Примите все меры к тому, чтобы как можно скорее перейти на увеличенный выпуск истребителей. Мы ждем от завода трех истребителей в сутки. Считайте это своей основной задачей. Помните, что истребители сейчас – это главное. Примите все меры, какие сочтете нужными. Действуйте решительно. Мы вам верим и во всем поддержим. Нам нужны истребители как воздух, как хлеб. Имейте в виду, мы вас туда послали не только как конструктора «Яков», – вы заместитель наркома, не забывайте об этом. Мы требуем от вас истребителей!

Я заверил Сталина, что коллектив завода сделает все от него зависящее для всемерного увеличения выпуска истребителей. Каждый из нас не пожалеет никаких сил для того, чтобы оправдать доверие Центрального Комитета.

Прежде чем закончить разговор, Сталин коротко охарактеризовал обстановку на фронтах, положение с нашей авиацией и еще раз повторил:

– Давайте истребители. Ждем от вас истребителей. Сейчас это главное!

Буквально на следующий день после этого разговора пришла телеграмма, в которой сообщалось, что уполномоченный ГКО освобождается от занимаемой должности и отзывается в Москву, а обязанности уполномоченного ГКО возлагаются на меня.

Обстановка разрядилась, однако трудностей оставалось еще немало.

В связи с огромным размахом работ и необходимостью решить вопросы организации завода мне очень мало приходилось заниматься «Яками». Но коллектив московского завода самим энергичным образом продолжал свою работу по истребителям Як-7. Общезаводские механический и заготовительный цеха стали работать на два потока, которые шли в двух сборочных цехах: один цех готовил ЛаГГи, другой цех – «Яки». Параллельный и одновременный выпуск двух различных типов машин усложнял производство, но так работать нам пришлось недолго.

В первой половине января 1942 года опять позвонил Сталин. Расспросив о ходе работ, он сообщил, что в Государственном Комитете обороны решено перевести сибирский завод полностью на выпуск «Яков», а производство истребителей ЛаГГ-3 передать другому предприятию. Заводу предлагалось немедленно свернуть все работы по ЛаГГам и организовать поточное производство истребителей Як-7.

– «Яки» и ЛаГГи близки по своим летным качествам, но летчикам больше нравятся «Яки», – сказал он. – «Яки» более маневренны и не страдают некоторыми дефектами, обнаруженными на фронте у самолета ЛаГГ-3, Документ по этому вопросу получите на днях, а сейчас немедленно приступайте к перестройке производства.

Откровенно говоря, я был очень смущен. Со стороны могло показаться, что я приехал сюда проталкивать свою машину и что это по моей инициативе снимают машину Лавочкина с производства. На самом же деле для меня самого перевод завода полностью на выпуск «Яков» был совершенной неожиданностью.

Я тут же поделился своими сомнениями с секретарем обкома и с парторгом завода. Но когда о решении правительства коллектив узнал не с моих слов, а из полученной через день правительственной телеграммы, я успокоился.

20 февраля, когда выпуск истребителей «Як» в результате героических усилий коллектива завода достиг трех в сутки, вновь был звонок от Сталина. Он знал положение с выпуском машин, так как ежедневно утром ему клали на стол сводку суточной сдачи самолетов, танков, орудий и других видов вооружения.

Сталин поблагодарил коллектив завода за выполнение поставленного перед ним задания.

– Ну, там дело теперь пошло, – сказал он мне. – Возвращайтесь, вы здесь нужны.

Великий перелом

3 марта 1942 года я возвратился в Москву и в тот же день был принят Сталиным. До Москвы я добирался поездом четверо суток.

Сталин стал подробно расспрашивать о Сибири вообще, о заводе, спрашивал о том, как обстоит дело с питанием на заводах, о работе заводских ОРСов[3], а потом поинтересовался на каких участках сибирской магистрали одноколейная железная дорога, на каких – двухколейная.

– Мы не уделяли внимания строительству железных дорог, неправильно развивали железнодорожную сеть, – сказал он. – Нужно было строить дороги не только радиально от Москвы, но также и концентрическими кругами и, в частности, обязательно построить дорогу вдоль Волги. Это важная артерия. Сейчас, чтобы добраться из Казани в Саратов, едут через Москву или Челябинск. Приходится теперь, во время войны, строить железную дорогу. Скоро будет сообщение Баку – Горький.

Сталин вспомнил, что ему пришлось побывать в Новосибирске лет 30–40 назад, когда он был сослан в Сибирь. В то время там было всего две-три улицы и исключительно деревянные постройки. На это я заметил, что сейчас Новосибирск – прекрасный современный город.

Истребители Як-7Б в сборочном цехе завода № 153, г. Новосибирск. 1942 г.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Сталин рассказал, как он бежал из ссылки в 40-градусный сибирский мороз.

– Сговорились с ямщиком, чтобы он меня тайно в самые морозы довез до Красноярска. Ехали только ночью. Расплачивался я с ним не деньгами, а водкой.

Я спросил, сколько же водки пришлось дать ямщику.

– Полтора аршина за прогон. Я удивился:

– Что же это за мера?

Оказывается, ямщик вез с условием, чтобы на каждом постоялом дворе делали остановку и пассажир выставлял на стол на полтора аршина шкаликов водки. Так они и ехали ночью, а днем спали, чтобы не попасться на глаза полиции.

Потом, естественно, разговор сосредоточился на выпуске истребителей сибирским заводом, о чем я подробно и доложил.

Сталин просил меня и впредь помогать заводу с тем, чтобы довести выпуск истребителей, по крайней мере, до десяти в сутки. Как увидим дальше, к концу 1942 года это задание было выполнено.

Сталин выглядел бодро, с большим теплом говорил он о защитниках столицы и о значении разгрома немцев под Москвой.

С гордостью вспоминаю, что уже через три недели после прибытия эшелонов нашего завода начался регулярный выпуск самолетов на новом месте, а еще через три месяца мы не только восстановили, но и значительно увеличили выпуск по сравнению с московским. А через одиннадцать месяцев самолетов выходило в семь с половиной раз больше, чем до эвакуации…

Так было и на других заводах.

В районе одного из приволжских городов – его называли тогда в печати город Н. – буквально накануне войны приступили к строительству корпусов авиационного завода. К моменту эвакуации туда одного из московских заводов, там в полном разгаре были строительные работы. Еще в июле 1941 года я вместе с заместителем наркома Дементьевым летал туда и видел типичный строительный пейзаж с развороченными, непроезжими дорогами, основы стен в одних местах, котлованы в других. А в сентябре 1941 года на строительную площадку из Москвы начали прибывать эшелоны с эвакуированными. Станки устанавливались и запускались в цехах, не имевших крыш. Началась сборка самолетов и узлов, привезенных со старых мест, а уже к концу декабря было выпущено три первых штурмовика Ил-2.

Но серийное производство штурмовиков развертывалось медленно, так как заводы по инерции продолжали выпускать ранее освоенный неудачный истребитель МиГ-3, хотя правительство запретило его дальнейший выпуск.

Государственный Комитет обороны прислал директорам здешних авиазаводов – Шенкману и Третьякову – телеграмму, в которой говорилось:

> «Вы подвели нашу страну и нашу Красную Армию тчк Вы не изволите то сих пор выпускать Ил-2 тчк

Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух зпт как хлеб тчк Шенкман дает по одному Ил-2 в день зпт а Третьяков дает МиГ-3 по одной зпт по две штуки тчк Это насмешка над страной зпт над Красной Армией тчк Нам нужны не МиГи зпт а Ил-2 тчк Если 18 завод думает отбрехнуться от страны зпт давая по одному Ид-2 в день зпт то жестоко ошибается и понесет за это кару тчк Прошу Вас не выводить правительство из терпения и требую зпт чтобы выпускали побольше Илов тчк Предупреждаю последний раз тчк нр П553 – СТАЛИН».

Ильюшин рассказал о беспримерном чуде, свершившемся на заводе. Коллектив завода не только освоил совершенно новый для него тип машины, но и добился перевыполнения первоначального плана выпуска «Илов».

В конце ноября 1941 года Сталин позвонил Ильюшину, который находился тогда на одном из приволжских эвакуированных заводов, и сказал, что Ил-2 у нас вначале недооценивали, а он открывает новые возможности в борьбе с танками и живой силой противника и поблагодарил Ильюшина за хорошую машину. В тот же вечер по радио был объявлен Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Сергею Владимировичу Ильюшину звания Героя Социалистического Труда.

Невероятно тяжелым был для нашего Наркомата декабрь. Декабрьский план производства самолетов удалось выполнить меньше чем на 40 процентов, а моторов – на 23,6 процента.

Сводка о выпуске машин ежедневно докладывалась Сталину, который лично распределял их по фронтам.

Неожиданно поступили сигналы, что самолетов этих армия не получает. В Кремль срочно вызвали руководителей авиационной промышленности и Военно-Воздушных сил.

Сталин спросил:

– Где же самолеты, о которых вы отчитываетесь по сводкам? Почему фронт их не получает? Надо создать комиссию из представителей военных и промышленности и проверить на месте в чем дело.

Возглавить комиссию поручили генералу И.Ф. Петрову. Через несколько дней он доложил результаты обследования правительству.

Оказывается, в сводках числились самолеты, законченные работами в сборочных цехах заводов, вывезенные на аэродром, но еще не облетанные. На этих самолетах на аэродроме должны

были производиться испытательные полеты и устраняться выявленные дефекты. Эта процедура, особенно в зимнее время, носила довольно затяжной характер. Этим и объяснялось несоответствие количества самолетов, указываемых в сводках, самолетам, сданным воинским частям.

Сталин сразу понял всю эту механику и предложил в сводках, представляемых правительству, указывать только самолеты с устраненными дефектами, облетанные и готовые к бою.

С тех пор и по сей день самолеты сдаются не «по сборке», а «по бою».

Однажды мне попало от Сталина по такому случаю.

Звонит Поскребышев, говорит, что не может разыскать ни наркома Шахурина, ни замнаркома по серийному производству самолетов Воронина. Спрашивает – не знаю ли я, где они.

– Не знаю.

– Тогда, – говорит Поскребышев, – позвоните сами.

Звоню, оказалось, что вопрос чисто оперативный – об отправке на фронт самолетов, – я был совершенно не в курсе, так как ведал опытным строительством. Говорю:

– Не знаю, товарищ Сталин, я этими делами не занимаюсь.

– Тогда узнайте и позвоните мне.

Я навел справки и через несколько минут сообщил:

– Сегодня в ночь самолеты будут отправлены специальным эшелоном.

Сталин спросил:

– А почему не отправили вчера?

– Товарищ Сталин, я не знаю почему.

– А что вы знаете?! – в раздражении сказал он. – Если не знаете – скажите, чтобы мне позвонил тот, кто знает.

При первой же встрече после моего возвращения в Москву из Сибири Сергей Владимирович Ильюшин рассказал о своем последнем разговоре со Сталиным.

В начале февраля Сталин вызвал его вместе с наркомом. Только они вошли в кабинет, как Сталин с места обратился к Ильюшину:

– А ведь вы были правы.

– В чем, товарищ Сталин? – удивился Ильюшин.

– А как же, это мы вас сбили с толку. Вы сделали двухместный штурмовик Ил-2, а мы, не разобравшись как следует, по настоянию некоторых легкомысленных советчиков заставили переделать его в одноместный. Истребителей у нас мало, а одноместные штурмовики требуют прикрытия и несут очень большие потери. Вот несколько двухместных показали себя хорошо, они себя обороняют. Нужно немедленно вернуться к

двухместной машине. Только с одним условием, – чтобы их выпускалось не меньше.

– Трудновато будет, товарищ Сталин, – сказал Ильюшин.

– Делайте что хотите, но выполните это условие обязательно, – сказал Сталин.

История самолета Ил-2 поучительна. Вначале Ильюшин сделал опытный самолет Ил-2 в двухместном варианте. Экипаж самолета составляли летчик и стрелок-радист, который, сидя сзади летчика, занимался радиосвязью и, располагая пулеметной установкой, оборонял хвост самолета от нападения истребителей противника. Для стрельбы вперед на Ил-2 было установлено мощное пушечное вооружение. Поэтому он не боялся нападения и спереди. Такой самолет прошел государственные испытания, и его запустили в серийное производство еще до войны.

Однако уже в ходе развернувшегося серийного производства Ильюшина заставили переделать двухместный штурмовик Ил-2 в одноместный. Военные считали, что скорость Ил-2 и высота его полеты малы и, ликвидируя вторую кабину со стрелком-радистом и оборонительным пулеметом, имели в виду облегчить машину, улучшить ее аэродинамику и получить некоторое увеличение скорости и высоты полета. Но с первых же дней войны Ил-2 в одноместном варианте без оборонительного заднего пулемета оказался беззащитен против вражеских истребителей. Немцы заметили эту слабую сторону штурмовика. Штурмовые части в первые месяцы войны стали нести большие потери.

Сталин, поставив вопрос о возврате к двухместному варианту штурмовика, подчеркнул, что штурмовику вовсе не нужны большая скорость и большая высота полета. Наоборот, штурмовик наносит тем больший урон противнику, чем ниже он летает.

Ильюшин попросил на размышление три дня.

Через три дня его опять вызвал Сталин. Ильюшин принес к нему прямо в кабинет чертеж и доложил о том, что найдено весьма удачное решение – почти без всяких переделок и без потерь для количественного выпуска машин на серийных заводах – можно восстановить вторую кабину стрелка-радиста и поставить пулемет для обстрела назад. Он обещал первую такую машину подготовить к 1 марта, а вторую – к 10 марта.

Сталин очень обрадовался. Тут же, еще до проверки в полете этой машины, было принято решение о запуске ее в серийное производство.

С тех пор на протяжении всей войны штурмовики выпускались в двухместном варианте. Потери их в воздушных боях резко снизились.

За недооценку и просчеты по самолету Ил-2 Сталин упрекал

некоторых авиаторов, критиковал их за отсутствие инициативы, свежих мыслей.

Он выговаривал им:

– А что с вас взять! Военные всего мира такие – держатся за рутину, за «проверенное», боятся нового.

– Знаете ли вы, – сказал он однажды, – что не кто иной, как руководители нашего военного ведомства, были против введения в армии автоматов и упорно держались за винтовку образца 1891 года? Вы не верите, улыбаетесь, а это факт, и мне пришлось перед войной упорно воевать с маршалом Куликом по этому вопросу. Так и в авиации – боятся нового. Чего стоит одна история со штурмовиком Ильюшина.

Между прочим, однажды Сталин сказал по адресу одного из руководителей ВВС:

– Увеличение числа звездочек на погонах ему ума не прибавило.

К марту 1942 года возросли выпуск самолетов и поступление их на фронт. Однако количественное превосходство, и притом значительное, за немецкой авиацией еще сохранялось. Численный перевес противника создавал впечатление, будто мы отстаем от него и по качеству самолетов. Мне самому в первые месяцы войны не раз приходилось беседовать с летчиками, и я с горечью наблюдал, что некоторые из них недоумевали по этому поводу.

Но на фронт приходило все больше и больше новых самолетов. И по мере того, как наши летчики осваивали их и в воздушных боях убеждались в качественном превосходстве советской авиационной техники, настроение менялось. Возвратившись из Сибири в Москву, по официальным донесениям и личным письмам командиров авиационных частей и рядовых летчиков, я понял, что совершается перелом.

10 марта была получена телеграмма, в которой говорилось, что накануне семь наших летчиков на истребителях Як-1 выиграли воздушное сражение в бою против 25 самолетов противника. Я не знал еще подробностей, но сам факт глубоко меня взволновал и обрадовал. Это событие обсуждалось в Государственном Комитете Обороны, и было дано указание широко популяризировать подвиг летчиков в газетах.

Герои-летчики показали, что советские самолеты, созданные советскими конструкторами, построенные на советских авиационных заводах, не хуже, а лучше хваленых «мессершмиттов» и «юнкерсов», устрашавших весь мир. Подвиг семерки вселял веру в наше оружие, в наши силы.

В сообщении о подвиге впервые в печати указывалось, что наши летчики летали на «Яках». До этого типы советских машин в

печати не упоминались.

Этому предшествовал разговор в Государственном Комитете обороны. Я высказал свое недоумение: противник наши самолеты знает по типам, называет их, а мы засекречиваем.

Ежедневно во всех наших газетах можно прочитать десятки названий вражеских самолетов, танков и других видов оружия. Названия «Мессершмитт», «Хейнкель», «Юнкерс» не сходят со страниц газет, и даже мальчишки, не говоря уже о наших бойцах и взрослом населении, знают об авиационном оружии врага больше, чем о нашем. О советской же боевой технике обычно сообщается фигурально: «наши стальные птицы», «наши штурмовики», «наши ястребки». Не целесообразнее ли пропагандировать наше оружие, чтобы его знали, любили, чтобы в него верили?

Сталин спросил:

– Что вы предлагаете?

– Я предлагаю, чтобы газеты не скрывали от читателя нашу боевую технику, не обезличивали ее, а наоборот, пропагандировали. Удивляюсь, как газетчики до сих пор не поняли необходимости этого! Я разговаривал по этому вопросу с некоторыми редакторами газет, они сочувственно вздыхали, соглашались со мной, но оправдывались соображениями секретности…

– Какая там секретность! – махнул рукой Сталин.

– И я говорю, каким же секретом может быть наш самолет, наш танк, если он с первого дня войны воюет на фронтах, тем более что их на фронте тысячи? Зачем скрывать от своих то, что уже известно противнику?

Сталин заметил, что это верно, и добавил, видимо в адрес редакторов;

– Не думают сами, ждут команды. Он спросил:

– Как будем называть наши самолеты?

Тут же было внесено предложение присвоить самолетам сокращенные имена конструкторов. Например, штурмовики Ильюшина – «Ил», бомбардировщики Петлякова – «Пе» и т. д., в сочетании с цифрами, характеризующими порядковый номер конструкции. Например, Ил-2, Ил-4, Пе-2, Пе-8 и т. д.

Сталин одобрил это предложение, только заметил:

– Зачем же сокращать? Будем называть полными фамилиями конструкторов: «Ильюшин-2», «Петляков-8» и т. д. Пусть знают наших конструкторов!

После этого разговора все отечественные газеты стали называть наши боевые самолеты по имени их создателей – конструкторов.

Разгром немцев под Москвой произвел ошеломляющее впечатление во всем мире. Это была заря нашей победы.

Весна и лето сорок второго года запечатлелись в памяти как время гигантского напряжения сил нашего народа. Хотя битва под Москвой и не оставляла сомнений в том, что гитлеровской армии будет в конце концов нанесено полное поражение, мы хорошо знали, что враг еще силен и готовится к новому наступлению. Мы знали также, что он еще обладает количественным превосходством в некоторых видах боевой техники, в том числе и самолетах.

С.В. Ильюшин и начальник цеха В.А. Еленевич на антресолях сборочного цеха авиационного завода № 18. Воронеж, 09 июня 1942 г.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Правда, в апреле-мае 1942 года положение с истребителями стало у нас постепенно выправляться. Эвакуированные на восток заводы с каждым днем увеличивали выпуск машин. Кроме того, крупные наши заводы истребителей, расположенные на востоке страны и которым не пришлось эвакуироваться, значительно увеличили производство самолетов по сравнению с довоенным уровнем. Выпуск штурмовиков также непрерывно рос.

А с бомбардировщиками дело все еще обстояло неважно, так как выпускавшие их заводы, перебазированные на восток, пока не восстановили доэвакуационного суточного выпуска самолетов.

При обсуждении у Сталина вопроса об увеличении выпуска

бомбардировщиков Пе-2 произошел такой диалог.

Директор самолетного завода Окулов: «Увеличить можно бы, да не хватает моторов».

Директор моторного завода Лукин: «Мала пропускная способность испытательных стендов, и дефицит авиационного бензина».

Сталин: «Что же, нет разве снабженцев, которые обеспечили бы бензин?»

Лукин: «Был у нас хороший снабженец, да посадили».

Сталин: «За что посадили?»

Лукин: «Говорят, жулик».

Сталин: «Жулики разные бывают, в дом или из дома тащил?»

Лукин: «Не понимаю, товарищ Сталин».

Сталин: «Чем провинился?»

Лукин: «Обменял тонну спирта на сто тонн бензина».

Сталин: «Бензин-то для завода, не в своё же карман, значит, тащил в дом, а не из дома».

Не успел Лукин через день после этого совещания вернуться на завод, а снабженец уже работает.

В начале 1942 года при пожаре в полете на Пе-2 погиб конструктор этого самолета В.М. Петляков. Мы предложили назначить на его место другого конструктора – П.О. Сухого. Его вызвали к Сталину, но он отказался от назначения, не желая выезжать из Москвы на восток. Сталин остался крайне недоволен.

– Ну что ж, не хочет, уговаривать не будем, – сказал он. Но запомнил это. До самой смерти Сталина конструктор этот не пользовался его расположением.

Мы предложили кандидатуру В.М. Мясищева. Тогда Сталин спросил:

– А как примут его конструкторы, коллектив? Признают ли?

– Признают, товарищ Сталин, потому что Мясищев из того же туполевского коллектива, как и Петляков.

Тут же вызвали Мясищева, который сразу согласился, поблагодарив за доверие.

В апреле 1942 года в Ставку вызвали наркома, Ильюшина и меня. Кроме нас были командующий авиацией дальнего действия маршал Голованов и командующий противовоздушной обороны генерал Журавлев. Сталин обратился к нам с вопросом, можно ли оборудовать истребители бомбардировочным вооружением, подвешивая бомбы под крылья. Ставилась задача хоть на время восполнить недостаток бомбардировщиков в нашей авиации.

Почти все присутствовавшие, кроме меня, ответили на этот вопрос положительно. Я, по-видимому, не понял тогда всей серьезности обстановки и, с конструкторской точки зрения,

возражал: замки для наружной подвески бомб и сами бомбы сильно ухудшат скорость и маневренность истребителей; если истребители будут использоваться для штурмовки наземных целей, очень возрастут потери истребительной авиации. Высказав свои соображения, я предложил принять все меры к увеличению выпуска штурмовиков и бомбардировщиков.

Разгорелся жаркий спор. Сталин внимательно слушал.

Маршал Голованов сказал, что Яковлев преувеличивает трудности, что на самом деле бомбардировочное вооружение для наружной подвески на истребителях осуществить не очень сложно: это ненамного увеличит вес истребителей и не ухудшит их качеств, а истребители получат возможность бомбить.

В пылу спора я погорячился и резко сказал Голованову:

– Что вы понимаете в этом деле? Ведь я не лезу в решение ваших оперативных вопросов!

Сталин прервал меня и призвал к порядку:

– Что вы раскричались? Кто вам дал право здесь кричать? Какое вы имеете право на него кричать?

Я и сам понял, что погорячился, допустил бестактность по отношению к уважаемому мной Александру Евгеньевичу Голованову, но, к сожалению, одумался поздно.

Вопрос об установке бомбардировочного вооружения на истребителях был решен. Очень скоро я убедился, что возражал зря: бомбовое вооружение истребителей оказалось очень полезным на фронте.

Осенью 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение резко увеличить производство истребителей. Руководящих работников Наркомата и конструкторов послали на заводы. Меня вновь командировали на сибирский завод с заданием принять все меры к тому, чтобы в кратчайший срок увеличить суточный выпуск «Яков» втрое.

Прибыв на место, я первым делом доложил обстановку в обкоме партии. На другой же день на собрании партийного актива завода мы информировали коллектив о задачах, поставленных Государственным Комитетом обороны.

Я не был на заводе почти шесть месяцев. И теперь, проходя по цехам, невольно сравнивал их с теми, какими они были зимой. Как все преобразилось, как выросли люди! Мне вспоминалось скопище эвакуированных людей, станков и оборудования. От прежней сумятицы не осталось и следа. Это был четко действующий производственный организм. Развитие завода шло уже по пути массового производства истребителей.

В людях чувствовались уверенность и огромный производственный энтузиазм. Больше всего меня поразило то, что

за короткое время тысячи женщин, ранее занятых третьестепенными подсобными работами, теперь стояли у станков и выполняли работу высокой квалификации наравне с мужчинами.

Я пережил с этим коллективом самые трудные месяцы и, естественно, радовался его успехам.

Обходя завод с секретарем обкома, главным инженером Тер-Маркаряном, директором завода Лисицыным, мы на ходу прикидывали, где, что и как надо сделать, чтобы ускорить выпуск машин.

Я горел желанием, во что бы то ни стало выполнить поручение. В это же самое время меня грызли сомнения.

Еще в Москве мне стало известно о тяжелых потерях нашей авиации в районе Сталинграда. Совсем расстроился я после того, как мне позвонил сода, в Сибирь, Лазарь Соломонович Левин – директор одного из заводов, также выпускавшего «Яки». По телефону и в паническом тоне он сообщил мне, что «Яки горят».

Была очень плохая слышимость, мне не удалось узнать подробности. Запомнилось только одно: «Яки горят».

Я решил позвонить наркому и просить у него совета. Но этот разговор был предупрежден другим звонком из Москвы. Меня вызвали к правительственному проводу. У телефона был Сталин:

– Как дела с истребителями? Нам нужны истребители!

Я рассказал о том, как отнесся коллектив завода к поставленной правительством задаче, коротко сообщил о мероприятиях по резкому увеличению выпуска истребителей, а затем добавил:

– У меня есть сведения, что в воздушных боях с гитлеровцами «Яки» горят. Не будет ли ошибкой так широко развертывать серийное производство этих истребителей?

На это Сталин ответил:

– У Верховного Главнокомандования есть другие сведения о «Яках». Давайте их больше и поменьше слушайте паникеров. Давайте истребители! – закончил он.

Двое суток, не выходя с завода, мы занимались разработкой мероприятий по увеличению выпуска машин. Это был технический план больших масштабов, авторами и душой которого стали Артем Никитич Тер-Маркарян и Павел Степанович Брылин. В подготовке плана принимала участие не только техническая верхушка – привлекались все начальники цехов, мастера, бригадиры. Был взят решительный курс на еще большую специализацию и поточность изготовления частей самолетов.

Все агрегаты до единого мы наметили перевести на поточно-массовое производство. Для этого следовало произвести

некоторую перепланировку цехов и перестановку оборудования. Требовалось максимально сократить ручные работы, каждую мельчайшую деталь изготавливать по специальному приспособлению, кондуктору, шаблону, модели.

Пришлось, не снижая текущего выпуска самолетов, провести коренную перестройку привычной производственно-технологической системы. У некоторых заводских работников это вызвало неудовольствие и даже недоверие к проводимым мероприятиям, – нет ли здесь вредительства.

И вот однажды, я узнаю, что Тер-Маркаряна и Брылина на заводе нет, – их с утра забрали. Возмущенный, я немедленно поехал к секретарю обкома Михаилу Васильевичу Кулагину, с которым у меня был постоянный контакт и который однажды присутствовал при моем разговоре со Сталиным. Кулагин во всем и безоговорочно, с полным пониманием поставленной Сталиным задачи быстрейшего и максимально возможного увеличения выпуска истребителей, помогал заводу.

Я ему сказал об аресте Тер-Маркаряна и Брылина, – он возмутился и сейчас же вызвал начальника Областного Управления НКВД – Малинина. Когда Малинин, статный мужчина с двумя ромбами на малиновых петлицах, явился к Кулагину, – тот сразу, указывая на меня, задал ему вопрос:

– Вы знаете этого товарища?

– Нет, – ответил Малинин.

– Очень жаль, что не знаете. Это уполномоченный Государственного Комитета Обороны конструктор Яковлев, который имеет личное задание товарища Сталина по всемерному увеличению выпуска истребителей для фронта. Под его руководством для выполнения этой задачи на заводе проводятся важные работы, а вы вместо того, чтобы помочь делу – мешаете. На каком основании арестованы главный инженер и главный технолог завода? Ваши люди сами дела не знают, а слушают обывательские сплетни и вас вводят в заблуждение. Освободите арестованных и впредь без ведома товарища Яковлева не занимайтесь самодеятельностью на заводе.

– Ну, теперь будет порядок, – сказал Кулагин после ухода Малинина.

Спустя два часа после этой встречи Тер-Маркарян и Брылин уже обсуждали на заводе, у меня в кабинете, программу дальнейших работ.

Через короткий промежуток времени завод стал выпускать по 20 самолетов ежесуточно.

По возвращении в Москву я узнал, откуда шли разговоры о том, что «Яки» горят. Оказывается, по приказу Геринга в район

Сталинграда были переброшены асы из группы противовоздушной обороны Берлина – нашумевшая эскадрилья «Трефовый туз», укомплектованная самыми искусными летчиками истребительной авиации Германии. С нашей стороны против немецких асов на «Яках» летали в основном молодые, еще необстрелянные летчики, многие из них чуть ли не со школьной скамьи вступали в единоборство с опытнейшими немецкими пилотами. К тому же гитлеровцы имели в то время количественное преимущество в истребителях.

Чтобы добиться перелома, наше командование сформировало в составе 16-й воздушной армии полки из лучших летчиков-истребителей, одним из которых командовал майор Клещев. Эти летчики уже имели опыт борьбы с гитлеровцами под Москвой и в других местах.

И вот наступил момент, когда в небе Сталинграда стали гореть «мессершмитты»!

Наши славные летчики на «Яках» одержали много замечательных побед и сразу сбили спесь с немецких асов, а летная молодежь убедилась в том, что советская техника в руках умелых воинов, бесспорно, превосходит технику врага.

Прошел год с момента первого поражения гитлеровской военной машины под Москвой и до сталинградской катастрофы шестой армии фельдмаршала Паулюса в январе 1943 года.

Советские войска научились бить сильного, коварного, вооруженного до зубов врага.

После разгрома немецкой авиации под Сталинградом наши летчики вступили на путь завоевания господства в воздухе. Но для того чтобы твердо завоевать это господство, нужно было давать фронту еще больше истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков.

И мы, неустанно принимая все возможные меры к увеличению выпуска самолетов и моторов, провели также ряд работ по улучшению летных качеств нашей авиационной техники.

Труженики тыла обеспечивали фронт первоклассным оружием. Все мы работали с необыкновенным подъемом и готовились к решающим битвам 1943 года

В Ставке Верховного Главнокомандования

Нас, руководителей оборонных отраслей промышленности, часто вызывали в Кремль для обсуждения вопросов производства и поставок армии вооружения. Политбюро ЦК, Совнарком, Государственный Комитет Обороны и Ставка Верховного Главнокомандования повседневно занималась этими вопросами.

Постановления, решения и приказы этих органов выходили из кремлевского кабинета Сталина. В нем с начала войны ничего не изменилось, если не считать появления больших, писанных маслом, портретов Суворова и Кутузова в золоченых рамах.

Вызовы в Кремль всегда были связаны с вопросами количества, но в последнее время уже проявлялся интерес и к улучшению качества самолетов.

Для представления о том, как решались тогда вопросы военной промышленности, проведу несколько примеров.

Вечером 11 февраля 1943 года нас с наркомом А.И. Шахуриным вызвали в Кремль по вопросу об истребителях сопровождения для бомбардировщиков Ил-4 и штурмовиков Ил-2.

Бомбардировщик Ил-4 среди воевавших боевых самолетов имел самый почтенный возраст. Он создан в 1936 году.

Ил-4 стал основным дальним бомбардировщиком Военно-Воздушных сил СССР во время Отечественной войны. Но максимальная скорость – 450 километров в час, – была недостаточной для того, чтобы его можно было без риска выпускать в боевые полеты днем без сопровождения истребителей. Поэтому в первый период войны, пока мы были бедны истребителями и не могли обеспечить сопровождение, самолеты Ил-4 использовались в основном ночью. Но истребителей теперь поступало на фронт с каждым днем все больше, и на повестку дня встал вопрос о полетах Ил-4 и днем.

Когда мы приехали, некоторые члены Политбюро, маршалы авиации Новиков и Голованов и несколько высших командиров-танкистов уже сидели за длинным столом в кабинете Сталина. По-видимому, до нас обсуждались какие-то дела с танкистами.

Как только мы вошли, разговор с танкистами был прерван, и Сталин поднял вопрос о возможности дневных бомбежек на самолетах Ил-4.

– Сейчас уже не 1941 год, когда у нас не хватало истребителей и Ил-4, вылетая днем без охраны, несли при этом большие потери, – сказал он, – мы имеем теперь столько

истребителей, что можем обеспечить сопровождение бомбардировщиков Ильюшина. Нас не удовлетворяет только ночная работа Ил-4, нам не хватает дневных бомбардировщиков. Необходимо Ил-4 использовать для дневной бомбардировки.

Затем он заговорил о штурмовиках, о более энергичной и смелой работе штурмовиков над полем боя.

– Нужно дать им более надежное прикрытие истребителями для того, чтобы уменьшить потери штурмовиков от истребительной авиации противника. Нужно, чтобы летчики-штурмовики смелее работали, не боялись вражеских истребителей!

Маршал Новиков высказал свою точку зрения и высказал пожелание, чтобы истребителей сопровождения было в пропорции 1:1,5, то есть на два штурмовика три истребителя.

Шахурин сразу возразил против предложения Новикова, говоря, что, если принять пропорцию 1:1,5 да к этому прибавить еще необходимое количество самолетов для прикрытия дневных полетов Ил-4, у нас не хватит истребителей.

Завязалась горячая полемика между Новиковым и Шахуриным.

Дав им еще немного пошуметь, Сталин прекратил спор и сказал:

– По-видимому, дело не ясно, – надо точнее определить баланс истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков на ближайшее время и после этого примем решение.

На этом же совещании он потребовал у маршала Голованова усиления бомбардировки района Керченского пролива. Голованов ответил, что база ночных бомбардировщиков находится на Каспийском побережье. Отдаленностью базы и объясняется недостаточная интенсивность ночных бомбардировок Керченского пролива.

Сталин удивился, почему так издалека приходится летать бомбить Керченский пролив. Оказалось, что авиация дальнего действия не успела подготовить аэродромы для своих самолетов на только что освобожденной территории Северного Кавказа и Кубани.

Вдруг зазвонил телефон. Сталин встал из-за большого стола, за которым он сидел вместе со всеми, подошел к столику с телефонами и взял трубку. Он поздоровался и несколько раз, выслушивая сообщение одного из командующих фронтами, повторил:

– Да, да. Ну, это хорошо.

А потом говорит:

– А наши ребята Курск взяли!

По-видимому, его собеседник не расслышал и переспросил, тогда Сталин повторил погромче:

– Наши ребята Курск заняли! Курск взяли! Всего хорошего. И положил трубку, После этого нас отпустили, поручив подготовить предложения по обсуждавшимся вопросам. Мы их тщательно проработали вместе с военными и представили для утверждения.

16 февраля 1943 года вечером снова вызвали в Кремль. Ждать не пришлось: сразу пригласили в кабинет, где уже находились Молотов, Микоян, Щербаков.

Мы вошли в тот момент, когда Сталин, стоя, зачитывал сообщение Совинформбюро «В последний час» о взятии Харькова. Он редактировал текст сообщения, читал его вслух, и тут же вносил поправки толстым синим карандашом. Наконец, внеся все исправления, прочел снова сообщение и сказал:

– Ну, так будет хорошо!

И передал окончательный текст Щербакову, которой унес его для перепечатки и сообщения по радио.

После этого Сталин прочел вслух письмо конструктора Н.Н. Поликарпова, в котором тот докладывал о новом быстроходном истребителе, проходившем заводские испытания и показавшем большую скорость.

Он спросил:

– Что знаете об этой машине? Я отвечаю:

– Хорошая машина, скорость действительно большая. Сталин сразу же:

– Вы бросьте свою корпоративную мораль. Не хотите обидеть конструктора – хорошо отзываетесь! Как беспристрастно?

Мы с наркомом постарались объективно оценить машину и дать ей возможно более исчерпывающую характеристику. Но так как самолет прошел только часть заводских летных испытаний, дать окончательное заключение было невозможно.

Между прочим, Сталин заинтересовался дальностью полета этого истребителя, заметив, что одна скорость без необходимой дальности еще мало о чем говорит. Мы назвали цифру дальности.

– Проверено в полете?

– Нет, дальность еще не проверена в полете. Это расчетные данные.

– Я словам не верю. Сперва проверьте в полете дальность, а потом будем решать, как быть с этой машиной. Сейчас решать рано.

И отложил письмо Поликарпова в сторону.

Затем он задал вопрос о моторе М-82 – мощном двигателе воздушного охлаждения конструкции Швецова. Сталин и раньше неоднократно говорил, что нужно выпускать больше этих

моторов, а теперь спросил, почему задерживается их освоение в серийном производстве. Серийный завод действительно испытывал большие трудности с освоением мотора М-82, и выпуск его сильно задерживался.

Нарком стал приводить ряд причин, объясняющих задержки. Сталин вспылил:

– Почему вовремя не докладываете о своих затруднениях? Если не можете сами их ликвидировать или решить, нужно докладывать. Мы не отказываемся помочь, но своевременно докладывайте о затруднениях, если не можете сами справиться. Нарком несколько раз пытался оправдаться:

– Товарищ Сталин…

Сталин не слушал и продолжал:

– А вы вместо того, чтобы вовремя доложить, скрываете затруднения, чем наносите большой вред делу…

Нарком опять:

– Товарищ Сталин…

Тогда Сталин вскипел:

– Какой я вам товарищ?! Я вам не товарищ, я что обещаю, то и делаю, а вы меня обманываете, значит, вы не товарищ! Давайте скорее моторы, тогда будем товарищами!

Последние слова были уже сказаны смягченным тоном.

– Будут моторы, – ответил нарком, обрадованный, что гроза миновала.

Нарком предложил на рассмотрение и утверждение Государственного Комитета обороны проект постановления об организации опытного завода и конструкторского бюро Героя Социалистического Труда конструктора-моториста Александра Александровича Микулина. Его конструкторское бюро работало при серийном моторостроительном заводе. Микулин просил, чтобы ему разрешили создать самостоятельную базу. Там бы он был полным хозяином и перестал бы зависеть от серийного завода.

Микулин – конструктор мотора АМ-34, которыми были оборудованы самолеты Громова и Чкалова, совершившие свой исторический перелет через Северный полюс в Америку. Мотором АМ-34 были оборудованы тяжелые бомбардировщики ТБ-3 конструкции Туполева. И наконец, особую славу моторы Микулина приобрели во время Отечественной войны. Мотором АМ-38 оборудованы грозные штурмовики Ильюшина – самолеты Ил-2.

Сталин взял в руки проект постановления и говорит:

– Дайте посмотрю, на слово не верю. – Бегло прочитал.

– Микулину можно организовать базу, Микулин дает

хорошие вещи. А кто у него будет директором? Сам хочет быть директором?

– Нет, товарищ Сталин, Микулин хочет быть только главным конструктором, а директором просит утвердить другого.

– Кого?

– Он был во время Нью-Йоркской выставки директором советского павильона.

– Как, этого пьяницу? – Нарком говорит:

– Он сейчас исправился, товарищ Сталин.

Через несколько дней постановление утвердили. Сталин оказался прав, через непродолжительное время нам пришлось, краснея за то, что мы недостаточно знаем людей, обратиться в ЦК с просьбой о снятии директора, так как он не справился с порученной ему ответственной работой.

Потом нарком поставил вопрос о запуске в серийное производство туполевского фронтового пикирующего бомбардировщика Ту-2, который успешно прошел государственные испытания.

– Пускать в серию новую машину сейчас, во время войны, – это авантюра, – сказал Сталин. – Вот через некоторое время подтянемся с количеством по другим самолетам, тогда и к этому вопросу вернемся.

Мы продолжали настаивать на необходимости запуска Ту-2, так как по своим боевым качествам он был выше Пе-2 и Ил-4. Но Сталин был непреклонен.

– В принципе я – «за», но пока подождем.

(Действительно, к вопросу о производстве Ту-2 позже, когда наше военное положение стало еще лучше, вернулись, и в 1944 году самолеты Ту-2 начали появляться на фронте.)

Затем Сталин заговорил о выпуске истребителей Як-9 с тяжелыми пушками калибра 37 миллиметров. Эта машина в опытном экземпляре прошла государственные испытания. Сталин сильно ругал нас за то, что еще не налажен серийный выпуск машин. Он потребовал также выпуска самолета Як-9Д с дальностью полета 1400 километров, который в опытном образце тоже прошел испытания. Об этом военные уже доложили правительству, но серийный выпуск машины задерживался. Нам предложили срочно представить проект решения Государственного Комитета Обороны о серийном выпуске в самые сжатые сроки истребителей Як-9Т с 37-миллиметровыми пушками и истребителей Як-9Д увеличенной дальности.

Дальность полета истребителей, в частности Ла-5 и Як-9, стала предметом разговора при обсуждении в ЦК любого авиационного вопроса. О чем бы ни говорили, непременно в

конце концов переходили на дальность. Объяснялось это тем, что Верховное Главнокомандование планировало крупное наступление летом 1943 года и быстрое продвижение наземных войск необходимо было прикрывать с воздуха истребителями. Мы не могли вслед за сухопутными войсками, теснящими врага, сразу строить аэродромы, поэтому увеличение дальности стало проблемой номер один.

В один из мартовских дней 1943 года вызвали в Кремль по вопросу о двигателе Климова ВК-107, а разговор опять зашел о дальности полетов истребителей. Мы доложили о том, что конструктор Лавочкин выпустил новую модификацию самолета Ла-5 с мотором М-71 – мощным двигателем воздушного охлаждения конструктора Швецова, – и что самолет показал при этом хорошие летные качества.

Сталин обрадовался, стал подробно расспрашивать о данных машины, но заметил:

– Скажите Лавочкину, что дальность его самолета мала. Нам нужно, чтобы она была не меньше тысячи километров…

Тут же он перешел к сравнению наших истребителей с английским «Спитфайром» и американским «Эйркобра». При этом он заметил, что фирменные данные заграничных машин преувеличиваются. Когда он назвал данные самолета «Спитфайр» я, полагая, что он имеет в виду «Спитфайр»-разведчик, дальность которого превышала 2 тысячи километров, сказал, что этот самолет не имеет стрелкового оружия, он не истребитель, а разведчик.

На это Сталин возразил:

– Что вы ерунду говорите? Что я ребенок, что ли? Я говорю об истребителе, а не о разведчике. «Спитфайр» имеет большую дальность, чем наши истребители, и нам нужно обязательно подтянуться в этом деле…

Я обещал принять все меры, в частности, к увеличению до 1200 километров дальности истребителей с тяжелыми пушками.

Когда промышленность давала уже достаточно самолетов фронту, Сталин проявил заботу о создании резерва для того, чтобы в случае необходимости бросить на фронт дополнительное количество боевых машин. Самолеты эти – штурмовики Ил-2 и истребители Як, – хранились зачехленными на специально отведенных для этого аэродромах. Однако у Ил-2 хвостовая часть фюзеляжа, а у Як – хвостовое оперение были выполнены из дерева, и дерево кое-где подгнило.

Сталин рассчитывал на возможность использования этих машин в любое время, но, узнав о том, что требуется ремонт, вызвал к себе заместителя главкома генерала Ворожейкина,

Ильюшина и меня. Он с пристрастием стал допрашивать, кто же виноват в том, что у самолетов подгнили хвосты. И сам обвинил начальника тыла Воздушных сил генерала Федора Ивановича Жарова, ответственного за хранение материальной части. Мы почувствовали, что Жарову грозят большие неприятности. Но генерал Ворожейкин смело заступился за Жарова и объяснил Сталину, что самолеты длительное время – осень, зиму и весну – стояли на аэродроме, под открытым небом, и хотя были зачехлены, но на них не летали и, так сказать, не проветривали. Из-за температурных изменений и влажности произошла порча некоторых деревянных деталей.

Сталин не желал ничего слушать и хотел предать Жарова суду, но Ворожейкин стоял на своем, а мы его поддержали. В конце концов, Сталин успокоился, потребовал исправления самолетов в кратчайший срок, что ему и было обещано.

Когда нас отпустили, мы с Ильюшиным облегченно вздохнули. Если бы Ворожейкин не проявил твердость, Жарова наверняка бы судили.

Уже в середине 1942 года летчики, танкисты, артиллеристы и солдаты нашей славной пехоты чувствовали могучую поддержку тыла. Производство вооружения нарастало с каждым месяцем. Фронтовики на собственном опыте убедились, что, владея отечественной боевой техникой, можно с успехом бить врага. Действительно, наша техника была хорошей. Но нам пришлось пережить с этой техникой одну общую и для авиации, и для танковых войск, и для артиллерии болезнь – эпидемию «улучшений».

Отработанную, принятую на вооружение и налаженную в массовом производстве машину принимались «улучшать», внося «непринципиальные» конструктивные изменения, технологические «улучшения», «усовершенствования», «повышающие» боеспособность и т. п. И эти мелкие, казалось бы действительно непринципиальные, изменения, но вносимые неорганизованно и в больших количествах, стали настоящим бичом.

Не будет ошибкой сказать, что не было почти ни одной боевой машины, которую бы так или иначе под тем или иным предлогом не пытались улучшать. И все это с самыми благими намерениями – дать фронту лучшее. Вначале на это как-то не обращали внимания, а спохватились лишь после того, как выяснились пагубные последствия проводимых наспех, без достаточной проверки, а часто и неоправданных «улучшений».

Таких примеров сколько угодно было и у нас в авиации, но мне особенно запомнился очень показательный случай с танками

КВ, когда они в самый разгар ответственных боев под Харьковом вышли из строя. При разборе этого вопроса вызвали в Кремль и нас с наркомом.

В ГКО были получены с фронта сведения, что танк КВ, в свое время всесторонне испытанный, потерял свои боевые качества. Оказалось, что его сильно перетяжелили, и он стал ненадежен.

Сталин потребовал объяснения у танкистов и прежде всего спросил:

– А где конструктор Котин?

Ему ответили, что Котин вылетел на фронт как раз по этому вопросу и занимается доводкой танка.

Выяснилось, что к танку КВ предъявили ряд необоснованных требований по «улучшению», а конструктор по мягкости характера пошел на удовлетворение этих требований.

Сталин был очень рассержен и бросил танкистам серьезные обвинения в безответственности. Он сказал:

– Улучшать боевые машины нужно с умом. Нельзя односторонне, не учитывая всего комплекса боевых качеств, увеличивать толщину брони, добавлять горючего, забывая о том, что вес танка увеличился, а двигатель остался тот же самый. В результате перетяжеления двигатель оказался перегруженным, перенапряженным. Надежность машины уменьшилась, танк потерял проходимость и маневренные качества… И конструктору передайте, что нельзя быть таким мягкотелым. Конструктор не должен идти на поводу у всех. Он в первую очередь отвечает за машину и, если предъявляются неосновательные, безответственные требования, должен протестовать.

Танкисты не могли дать сколько-нибудь вразумительных объяснений и, поскольку Котин отсутствовал, на этом разговор о КБ закончили.

Отпустив генералов-танкистов, Сталин обратился к нам:

– Вы думаете, что вас не касается? Я ведь знаю, что вы тоже любите «улучшать» самолеты и моторы, охотно выполняете всякие безответственные требования, прислушиваетесь к обывательским разговорам. Советчиков много, а спросим с вас.

Он погрозил пальцем:

– Запомните: конструктор должен быть твердым, должен защищать свою машину от безответственных советчиков. Сделать хорошую машину трудно, испортить очень просто. А спрашивать будем с конструктора!

Прочитав нам нотацию, Сталин вышел в соседнюю комнату, принес оттуда зеленую коробку с папиросами «Герцеговина Флор», раскрошил табак, закурил свою трубку и перешел к обсуждению других авиационных вопросов.

В частности, он завел разговор о повышении мощности авиационных двигателей и о необходимости в связи с этим повысить качество авиационного бензина. Он требовал увеличить выпуск бензина Б-78 вместо выпускавшегося раньше Б-74.

Октановое число характеризует качество бензина: чем выше октановое число, тем меньше опасность детонации двигателя, а стало быть, можно повысить мощность мотора, не опасаясь его перенапряжения или преждевременного разрушения. В обсуждении принял участие также нарком нефтяной промышленности И.К. Седин. Он получил категорическое указание о выпуске бензина Б-78 для того, чтобы повысить мощность авиационных двигателей.

Что касается борьбы с эпидемией конструктивных, технологических и всяких других изменений, то вскоре был издан утвержденный в ЦК приказ наркома авиационной промышленности «О технологической дисциплине», предусматривавший суровую кару за необоснованные, легкомысленные изменения конструкции боевой техники.

Припоминается эпизод, связанный с захватом нашими танками Тацинского аэродрома.

В конце декабря 1942 года поздним вечером сидели мы с наркомом в его кабинете, занимались делами. Звонит Сталин:

– Наши танковые части прорвались в районе станции Тацинская, захватили аэродром, где находится 300 немецких самолетов.

Этим частям долго задерживаться нельзя, им предстоит отойти на другие позиции, и поэтому необходимо в самый короткий срок вывести из строя все находящиеся там самолеты. Каким способом вы посоветуете вывести из строя вражеские самолеты, чтобы их потом невозможно было восстановить? Учтите, что там нет авиационных специалистов, одни танкисты. Шахурин сказал:

– Сейчас подумаем и доложим.

Мы стали думать, как и что сделать. Перебрали разные способы: разбить картеры моторов, проколоть покрышки, поджечь самолеты. Но потом решили, что не так просто поджечь зимой, ночью, самолет неавиационному специалисту: нужно знать куда подойти, где открыть кран, как пустить бензин и поджечь его. То же самое разбить картер мотора – надо снять капот и знать, куда ударить.

В конце концов, пришли к выводу, что самый надежный способ – проехаться танком по хвостам самолетов. Изуродовать, измять хвосты и все. Самолеты надолго выйдут из строя.

Нарком позвонил в Ставку и доложил о наших соображениях.

Правда, как я потом узнал, танкистам на этот раз не удалось разрушить вражеские самолеты, но они все равно достались нам через короткое время.

В мае 1942 года в Государственном Комитете Обороны состоялось обсуждение вопроса о путях повышения скорости наших истребителей.

В Наркомате к этому времени был подготовлен проект решения Государственного Комитета Обороны о запуске в серию нового климовского двигателя М-107 вместо находившегося в серийном производстве М-105П.

Конечно, выпуск нового двигателя соблазнял. Моторостроители были решительными сторонниками замены М-105П на М-107. Но большую тревогу у Сталина вызывала предстоявшая серьезнейшая перестройка серийных заводов, выпускавших эти двигатели. Могло резко снизиться количество выпускаемых истребителей. Опасались к тому же, что мотор М-107, как совершенно новый, потребует длительных добавочных работ, что этот двигатель, несмотря на заложенную в нем техническую новизну, является еще недоведенным конструктивно.

Переход на М-107 представлялся мне равносильным полной катастрофе с выпуском истребителей, а также легкого бомбардировщика Пе-2. Поэтому я предложил другое решение: форсировать (увеличить мощность) двигателя М-105П за счет повышения наддува и некоторого снижения его высотности, и сказал, что нами совместно с ВВС это было уже надежно проверено в полете на «Яке» и дало отличный результат.

Тогда встал вопрос: не вызовет ли такое форсирование мотора М-105П перенапряжения его деталей? Не снизится ли резко ресурс работы двигателя? Не ускорится ли его изнашиваемость?

Сталин соединился по телефону с Климовым, находившимся тогда на одном из уральских заводов, производивших М-105П.

Климов настаивал на переходе на М-107, доказывал, что это радикальным образом решит вопрос повышения мощности двигателей для истребителей и легких бомбардировщиков, в то время как форсирование М-105П – паллиативное решение» Климов утверждал также, что из-за форсирования резко снизится ресурс у М-105П.

Сталин его спросил:

– А на сколько снизится ресурс?

Климов ответил:

– У серийного двигателя 100-часовой ресурс, а форсированный может иметь не более 70 часов.

Однако я предложил немедленно провести проверенную нами перерегулировку одного из серийных двигателей М-105П и поставить его на стендовые испытания для определения ресурса. Испытание провести в течение недели.

Мотористы возражали, и по-человечески их нетрудно было понять: они создали новый двигатель, были энтузиастами своего дела. Но время! Время! Фронт требовал не когда-то, а сейчас, немедленно повысить скорость истребителей.

По моему совету Сталин приказал установить мотор на стенд для проверки его срока службы при работе на форсированном режиме. В Москве – и в Наркомате, и в ВВС, и в конструкторских бюро самолетостроителей – с волнением следили за поведением двигателя.

Вот прошло 70 часов – это был ресурс, о котором говорили мотористы. Они запросили разрешения ГКО снять со стенда форсированный двигатель, разобрать его и проверить износ деталей. Но Сталин согласия не дал. Было приказано гонять мотор до полной выработки его официального ресурса, то есть до 100 часов.

Прошло 100 часов. С форсированным двигателем ничего не случилось. Мотористы прислали телеграмму с просьбой разрешить снять мотор со стенда и проверить состояние его рабочих узлов. Они ссылались на то, что истек срок службы двигателя, установленный техническими условиями. На это Сталин заметил:

– Мы техническим условиям не присягали, а если они устарели, нужно их обновить.

Он решительно приказал продолжать испытание двигателя до разрушения.

Результат всей этой эпопеи был таков: форсированный двигатель М-105П разрушился лишь на 203-м часу работы, то есть проработал вдвое больше серийного. Он был принят в производство под маркой М-105ПФ (М-105 пушечный, форсированный).

Наши летчики очень быстро получили существенно улучшенные истребители, при этом серийный выпуск не был снижен ни на один самолет, а напротив, он все более и более возрастал.

Во время войны выигрыш во времени диктовал многое. Там, где можно было вместо новой конструкции модернизировать существующую, верх брала модернизация.

Мы с Климовым за усовершенствование двигателя ВК-105ПФ получили Сталинскую премию.

Следуя подхваченному тысячами советских людей

патриотическому почину саратовского колхозника пчеловода Ферапонта Головатого, внесшего из личных сбережений 150 тысяч рублей на постройку истребителя «Як», который он передал летчику-фронтовику Еремину, я также внес свою премию на приобретение истребителя.

Как тогда было принято, просьбу о принятии моего пожертвования я послал Сталину и получил от него следующий ответ:

«КОНСТРУКТОРУ ПО САМОЛЕТОСТРОЕНИЮ
ГЕРОЮ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
товарищу А.С.ЯКОВЛЕВУ

Примите мой привет и благодарность Красной Армии, Александр Сергеевич, за Вашу заботу о воздушных силах Красной Армии.

Ваше желание будет исполнено.

И. Сталин».

Я передал самолет летчику ленинградского фронта дважды Герою Советского Союза Покрышеву.

3 июня 1943 года меня и заместителя наркома П.В. Дементьева, ведавшего вопросами серийного производства, вызвали в Ставку Верховного Главнокомандования. В кабинете кроме Сталина находились маршалы Василевский и Воронов. Мы сразу заметили на столе куски потрескавшейся полотняной обшивки крыла самолета и поняли в чем дело. Предстоял неприятный разговор.

Дело в том, что на выпущенных одним из восточных заводов истребителей Як-9 обшивка крыльев стала растрескиваться и отставать. Произошло несколько случаев срыва полотна с крыльев самолета в полете. Причиной этому явилось плохое качество нитрокраски, поставляемой одним из уральских химических предприятий, где применили наспех проверенные заменители.

Краска была нестойкой, быстро подвергалась влиянию атмосферных условий, растрескивалась, и полотняная оклейка крыла отставала от фанеры.

Мы уже знали об этом дефекте и всеми мерами стремились ликвидировать его.

Сталин, указывая на куски негодной обшивки, лежавшие на столе, спросил:

– Вам об этом что-нибудь известно? – и зачитал донесение из воздушной армии, дислоцированной в районе Курска, присланное вместе с образцами негодной обшивки.

Мы сказали, что случаи срыва обшивки нам были известны. Он перебил нас:

– Какие случаи? Вся истребительная авиация небоеспособна. Было до десятка случаев срыва обшивки в воздухе. Летчики боятся летать. Почему так получилось?!

Сталин взял кусок полотна, лакокрасочное покрытие которого совершенно растрескалось и отваливалось кусками, показал нам и спросил:

– Что это такое?

Дементьев сказал, что мы о дефекте знаем и принимаем меры к тому, чтобы прекратить выпуск негодных самолетов и отремонтировать уже выпущенные машины. Дементьев обещал в кратчайший срок исправить положение и обеспечить боеспособность всех самолетов, выпущенных за последнее время.

Сталин с негодованием обратился к нам;

– Знаете ли вы, что это срывает важную операцию, которую нельзя проводить без участия истребителей?

Да, мы знали, что готовятся серьезные бои в районе Орел—Курск, и наше самочувствие в тот момент было ужасным.

– Почему же так получилось?! – продолжал все больше выходить из себя Сталин. – Почему выпустили несколько сот самолетов с дефектной обшивкой? Ведь вы же знаете, что истребители нам сейчас нужны как воздух! Как вы могли допустить такое положение и почему не приняли мер раньше?

Мы объяснили, что в момент изготовления самолетов этот дефект обнаружить на заводе невозможно. Он обнаруживается лишь со временем, когда самолеты находятся не под крышей ангара, а на фронтовых аэродромах, под открытым небом – под воздействием дождя, солнечных лучей и других атмосферных условий. Выявить дефект на самом заводе трудно было и потому, что самолеты сразу же из цеха отправлялись на фронт.

Никогда не приходилось видеть Сталина в таком негодовании.

– Значит, на заводе это не было известно?

– Да, это не было известно.

– Значит, это выяснилось на фронте только перед лицом противника?

– Да, это так.

– Да знаете ли вы, что так мог поступить только самый коварный враг?! Именно так и поступил бы, – выпустив на заводе годные самолеты, чтобы они на фронте оказались негодными! Враг не нанес бы нам большего ущерба, не придумал бы ничего худшего. Это работа на Гитлера!

Он несколько раз повторил, что самый коварные враг не мог бы нанести большего вреда.

– Вы знаете, что вывели из строя истребительную авиацию?

Вы знаете, какую услугу оказали Гитлеру?! Вы гитлеровцы!

Трудно себе представить наше состояние в тот момент. Я чувствовал, что холодею. А Дементьев стоял весь красный и нервно теребил в руках кусок злополучной обшивки.

Несколько минут прошло в гробовом молчании. Наконец, Сталин, походив некоторое время в раздумье, успокоился и по-деловому спросил:

– Что будем делать?

Дементьев заявил, что мы немедленно исправим все самолеты.

– Что значит немедленно? Какой срок?

Дементьев задумался на какое-то мгновение, переглянулся со мной:

– В течение двух недель.

– А не обманываете?

– Нет, товарищ Сталин, сделаем.

Я ушам своим не верил. Мне казалось, что на эту работу потребуется, по крайней мере, месяца два.

Сталин никак не рассчитывал, что так быстро можно исправить машины. Откровенно говоря, я тоже удивился и додумал: обещание Дементьева временно отведет грозу, а что будет потом?

Срок был принят. Однако Сталин приказал военной прокуратуре немедленно расследовать обстоятельства дела, выяснить, каким образом некачественные нитролаки и клеи попали на авиационный завод, почему в лабораторных условиях как следует не проверили качество лаков.

Тут же он дал указание отправить две комиссии для расследования: на Уральский завод лаков и красок и на серийный завод, производивший «Яки».

После чего Сталин обратился ко мне:

– А ваше самолюбие не страдает? Как вы себя чувствуете? Над вами издеваются, гробят вашу машину, а вы чего смотрите?

– Товарищ Сталин, я себя чувствую отвратительно, так как отлично представляю, какой ущерб делу это принесло. Но вместе с Дементьевым обещаю, что мы примем самые энергичные меры, и в кратчайший срок дефект будет устранен.

Когда мы выходили из кабинета Сталина, я облегченно вздохнул, но вместе с тем не мог не сказать Дементьеву:

– Слушай, как за две недели можно выполнить такую работу?

– А ты чего хочешь, чтобы нас расстреляли сегодня? Пусть лучше расстреляют через две недели. Трудно, а сделать надо, – ответил Дементьев.

К тому времени, поскольку еще раньше появились сигналы о

плохом качестве краски, химический завод изменил технологию, и на фронтовые аэродромы было доставлено необходимое количество доброкачественных лаков.

Благодаря экстренным мерам, действительно удалось в течение двух-трех недель на многих сотнях самолетов укрепить обшивку крыла, полностью устранить опаснейший дефект, который в критический момент войны мог обречь нашу истребительную авиацию на бездействие и лишить воздушного прикрытия наши войска.

Проведенная работа оказалась ко времени. Буквально через два-три дня началось знаменитое сражение на Орловско-Курском направлении.

В самом начале войны, неожиданно для всех нас, был арестован заместитель наркома по двигателям Баландин. Однажды, воспользовавшись подходящим случаем, я обратился к Сталину:

– Товарищ Сталин, вот уже больше месяца, как арестован наш замнаркома по двигателям Баландин. Мы не знаем, за что он сидит, но не представляем себе, чтобы он был врагом. Он нужен в Наркомате, – руководство двигателестроением очень ослаблено. Просим вас рассмотреть это дело.

– Да, сидит уже дней сорок, а никаких показаний не дает. Может быть, за ним и нет ничего… Очень возможно… И так бывает… – ответил Сталин.

На другой день Василий Петрович Баландин, осунувшийся, остриженный наголо, уже занял свой кабинет в Наркомате и продолжал работу, как будто с ним ничего и не случилось…

А через несколько дней Сталин спросил:

– Ну, как Баландин?

– Работает, товарищ Сталин, как ни в чем не бывало.

– Да, зря посадили.

По-видимому, Сталин прочел в моем взгляде недоумение – как же можно сажать в тюрьму невинных людей?! – и без всяких расспросов с моей стороны сказал:

– Да, вот так и бывает. Толковый человек, хорошо работает, ему завидуют, под него подкапываются. А если он к тому же человек смелый, говорит то, что думает, – вызывает недовольство и привлекает к себе внимание подозрительных чекистов, которые сами дела не знают, но охотно пользуются всякими слухами и сплетнями… Ежов мерзавец! Разложившийся человек. Звонишь к нему в Наркомат – говорят: уехал в ЦК. Звонишь в ЦК – говорят: уехал на работу. Посылаешь к нему на дом – оказывается, лежит на кровати мертвецки пьяный, многих невинных погубил. Мы его за это расстреляли.

Победа

К лету 1943 года наши ВВС обладали мощной авиационной техникой. Безвозвратно ушло время, когда, как в первые месяцы войны, каждый выпускаемый промышленностью самолет находился на учете. Особенно острой была потребность в истребителях, когда наши войска, отступавшие под натиском гитлеровцев, подвергались безнаказанным налетам «юнкерсов» и «мессершмиттов». Потребность в истребителях была так велика, что первое время Сталин сам распределял их буквально поштучно. Но уже с середины 1942 года фронт стал получать истребители в ощутимых количествах.

Героическими усилиями рабочих авиазаводов выпуск истребителей в течение 1942 года неуклонно увеличивался, и уже весной 1943 года в небе Кубани наши летчики одержали свою первую крупную победу в воздушной битве с гитлеровцами.

Насыщенность истребителями в то время стала уже достаточной, но они были распылены на фронте огромной протяженности. В этих условиях встал вопрос о создании крупных ударных соединений истребителей для решения целевых оперативных заданий Ставки.

Вызванные по этому вопросу поздно вечером 10 июня 1943 года, мы встретились в приемной с маршалом Василевским и генералом армии Хрулевым. Они в это время оживленно обсуждали представленные на утверждение образцы новых орденов и медалей на ленточных колодках. В двух больших плоских ящиках, выложенных внутри красным сукном, рядами лежали различные ордена и медали, каждый в отдельности на орденских ленточках, а также два, три и четыре ордена, соединенных для образца на общей планке.

Мы тоже с интересом рассматривали ордена, примеряли к груди. Все находили, что новое крепление орденов не на штифтах, а на ленточке и соединение их на планке гораздо красивее и наряднее.

Через несколько минут подошли руководители Военно-Воздушных Сил – маршал авиации Новиков, генералы Никитин и Ворожейкин, и нас всех вместе пригласили зайти в кабинет.

Сталин начал с того, что истребителей у нас с каждым днем выпускается все больше, поэтому нужно подумать о более эффективном их применении.

– Наша истребительная авиация, – сказал он, – разбросана по отдельным фронтам и не может быть использована концентрированно, как ударная сила, для решения

самостоятельных задач, как, например, завоевание господства в воздухе на том или другом участке фронта. Пока что наши истребители в основном взаимодействуют с наземными войсками и самостоятельного значения не имеют. Силы истребительной авиации распылены. А что могут дать собранные в кулак и целеустремленно использованные истребители, показало Кубанское воздушное сражение. Пока у нас не хватало истребителей, мы не могли и думать на эту тему, а теперь можно поговорить.

Сталин предложил создать несколько специализированных истребительных корпусов, подчиненных Главному командованию, с тем, чтобы использовать эти части для массированных ударов против вражеской авиации, для завоевания господства в воздухе на решающих участках фронта. Все присутствующие единодушно согласились с этим предложением.

После оживленного обсуждения были решены также вопросы о количестве формируемых корпусов, о вооружении их теми или иными типами истребителей и о распределении их на основных направлениях фронта.

Почти все кандидатуры командиров корпусов Сталин называл сам, и после короткого обсуждения их деловых характеристик они были утверждены.

В ходе беседы возник также вопрос о прикреплении отдельных руководителей ВВС к основным фронтам для руководства действиями нашей авиации. Зашел разговор о генерале Худякове, который находился в то время на Западном фронте. Сталин хорошо о нем отозвался и заметил, что Худяков «засиделся» в генерал-лейтенантах, что надо ему присвоить звание генерал-полковника. Он поинтересовался также, какие награды имеет Худяков, удивился, что у него мало орденов, заметил, что он заслуживает награды, и предложил наградить Худякова орденом Суворова II степени. Был решен вопрос о переводе генерала Худякова на Белгородское направление, где предстояли серьезные операции.

На другой же день Указы о присвоении С.А. Худякову воинского звания генерал-полковника и о награждении его орденом Суворова II степени были опубликованы в газетах.

При обсуждении других кандидатур состоялся такой любопытный разговор. Речь зашла о назначении командующего одной из воздушных армий. Оказалось, что Сталин лично не знал предложенного кандидата, и он поинтересовался:

– Ну, а как он – справится? Что из себя представляет?

Заместитель главкома генерал Ворожейкин ответил:

– Да, он подходящий человек. На что Сталин возразил:

– Что значит подходящий? Дело-то он знает?

Тогда Ворожейкин добавил еще несколько общих данных анкетного порядка.

– Я вас спрашиваю: он дело знает?

– Да, товарищ Сталин, он честный человек.

– Бросьте вы эти эпитеты: честный, подходящий. Мало что честный, одной честности недостаточно, дураки тоже честные бывают. Нам важно, чтобы он был не только честный, но чтобы дело знал.

Вслед за этим Сталин высказал несколько общих соображений об организационной работе в армии. Он говорил, что современная война требует от военных руководителей больших организаторских способностей, что крупный военачальник – генерал, командующий фронтом, армией, дивизией – это, прежде всего, организатор.

– Некоторые наши военные, – говорил Сталин, – любят кружки ставить на картах и передвигать флажки, отмечать продвижение войск, составлять оперативные планы, считая, что этим ограничивается деятельность военного руководителя. А грош цена этим оперативным планам, если не организованы люди и техника. Современный командир должен быть прежде всего организатором людей и боевой техники, и не только организатором, но и смелым новатором, применять новые методы тактики, знать новое оружие. А некоторые, как показал опыт, не любят нового, свежего, непроверенного и со времен Кира Персидского ходят по проторенной дорожке. Сейчас у такого командира ничего не получится. Так воевать сейчас нельзя.

Жизнь это подтвердила и многому научила.

В ходе самой войны выросли талантливые полководцы, выдающиеся военачальники, овладевшие высотами военного искусства. Многие из них сумели использовать гигантский опыт тяжелых битв не только для разгрома противника, но и для послевоенного совершенствования Вооруженных Сил нашей Родины.

В полете истребитель Як-3 под управлением летчика-испытателя ОКБ В.Л. Расторгуева. 1943 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

В конце апреля 1943 года я доложил в Государственном Комитете Обороны о том, что создан и испытан новый истребитель – Як-3, являющийся развитием самолета Як-1. Снизив вес машины на 300 килограммов против серийного Як-1, нам удалось при прежнем двигателе увеличить скорость на 70 километров в час, резко улучшить маневренность и усилить вооружение. Я подчеркнул, что истребитель Як-3 построен нашим ОКБ в инициативном порядке.

Сталин удивился:

– Не может быть! Как же вам это удалось?

– Мы провели облегчение конструкции самолета Як-1, кроме того, уменьшили ему крыло, что, в свою очередь, дало большое облегчение, и в результате полетный вес Як-3 стал 2650 килограммов вместо 2950 килограммов у Як-1.

– А сколько весят «Мессершмитт» и «Фокке-Вульф»?

– Теперешние «Мессершмитты» весят более 3 тысяч килограммов, а «Фокке-Вульф» – около 4 тысяч килограммов.

– Значит, у Як-3 маневренность лучше, чем у немецких истребителей?

– Гораздо лучше.

Подумав немного, Сталин задал еще вопрос:

– А почему скорость увеличилась, – с мотором что-нибудь сделали?

Я ответил, что с мотором ничего не делали, мотор серийный, и рассказал, как мы улучшили аэродинамику самолета. Максимальная скорость Як-3 – 660 километров в час.

– А как технология?

– Технология в основном такая же, как при производстве Як-1.

– Ну, это хорошо. Проводите скорее государственные испытания и доложите, что получится. Желаю успеха.

Внедрение в серию Як-3 не вызвало затруднений. Освоение его шло параллельно с серийным выпуском Як-1 и не привело к снижению программы завода.

Скоро на фронт в больших количествах вместо Як-1 стали поступать Як-3.

В октябре 1943 года были получены хорошие результаты при испытании истребителя Як-3 с новым мотором Климова ВК-107. Этот самолет, являвшийся дальнейшей модификацией «Яка», показал исключительную по тому времени скорость – свыше 700 километров в час.

12 ноября мы с наркомом послали Сталину донесение об этом, и я с нетерпением ожидал, как он прореагирует.

Однако время идет, а на наше послание – никакого ответа. Проходит неделя, другая, третья – ничего!

28 ноября – 1 декабря состоялась Тегеранская конференция руководителей трех союзных держав – Сталина, Рузвельта, Черчилля.

После возвращения Сталина из Тегерана я решил доложить ему о нашей машине. Мы изготовили на заводе изящную модель самолета, и я послал ее с запиской:

> «Товарищ Сталин, посылаю вам модель новейшей модификации самолета Як, являющегося самим быстроходным истребителем в мире. Летчиком Федрови на нем была достигнута скорость свыше 700 километров в час. Конструктор Яковлев».

Через день меня и наркома вызвали к Сталину. У него в это время были Молотов, Щербаков, командующий Волховским фронтом Мерецков и член Военного совета Штыков. Видимо, на этом фронте предстояло оживление. (Действительно, через несколько дней начался разгром врага под Ленинградом.)

Я впервые увидел Сталина в маршальском мундире.

Смотрю: на письменном столе рядом с чкаловским самолетом «Сталинский маршрут» стоит модель «Яка» и под ней моя записка.

Сталин закончил разговор с присутствовавшими и обратился к нам. Он спросил о 107-м моторе конструктора Климова, поинтересовался возможностью его серийного производства.

Нарком положительно оценил мотор и попросил разрешения

на запуск его в серию, предложил рассмотреть и подписать подготовленный проект постановления.

Сталин взял с письменного стола модель Як-3, поставил ее на большой стол и спросил:

– А это верно? Такая скорость? Это хорошо! Как насчет серии?

Мы ответили, что в серии сейчас идет самолет Як-3 со 105-м мотором. Если новая машина со 107-м мотором пройдет государственные испытания, ее можно будет запустить в серийное производство на смену прежней машине.

– А сейчас что пойдет со 107-м мотором?

– Сейчас пойдет Як-9.

– Какие у него данные? Мы назвали.

– Ну хорошо!

Сталин прошелся несколько раз молча вдоль кабинета, подошел ко мне, дотронулся до погон:

– Вы что генерал-майором ходите? Я растерялся, молчу, а он вдруг:

– Пора в генерал-лейтенанты переходить.

И сразу перешел к вопросу о 82-м моторе конструктора Швецова, ругал нас, что мы плохо развертываем его серийное производство. Мы начали было что-то мямлить в свое оправдание, а потом, воспользовавшись небольшим перерывом, когда Сталин стал раскуривать свою трубку, нарком обратился:

– Разрешите идти, товарищ Сталин?

Путь из Кремля в Наркомат занял каких-нибудь 15 минут. Не успел я подняться в свой кабинет, как слышу: по радио Левитан передает постановление Совнаркома о присвоении мне звания генерал-лейтенанта. Это было 27 декабря 1943 года.

Полк «Нормандия» был создан в 1942 году по предложению генерала де Голля.

Помню разговор о «Нормандии» в Кремле на обеде, данном в честь генерала де Голля 9 декабря 1944 года, во время его визита в Москву для подписания франко-советского договора.

Небольшой зал Большого Кремлевского дворца, отделанный светлыми шелковыми шпалерами и золотой лепкой в стиле барокко. Стены под потолком украшены вензелями Екатерины II с девизом: «За любовь и отечество». Зал не подвергался реконструкции, он сохранен как музейный.

В этот вечер здесь собралось человек пятьдесят: советские дипломаты, министры, генералы и адмиралы в парадной форме, американский посол Гарриман, английский поверенный в делах Бальфур. Через некоторое время вошли руководители Советского правительства во главе со Сталиным. Последними прибыли глава

французского правительства генерал де Голль, министр иностранных дел Жорж Бидо и сопровождающие их лица.

Генерал де Голль очень высокий, медлительный в движениях. Удлиненное лицо. Просто, скромно одет. С учтивой улыбкой он подошел к Сталину и дружески с ним поздоровался.

С появлением де Голля всех пригласили к столу. Провозглашались тосты в честь французских гостей, в честь героев летчиков полка «Нормандия-Неман». Встречные тосты – в честь хозяев.

Неожиданно Сталин встал со своего места и сказал:

– Я хочу поднять бокал за здоровье конструктора Яковлева, – он еще молод, но много сделал дня нашей победы в воздухе.

Затем Сталин подошел ко мне и чокнулся.

Вдруг, смотрю, подходит и де Голль и тоже говорит:

– Á votre santé! (Ваше здоровье!)

Я даже растерялся и не знал, что ему ответить.

Через некоторое время посол Франции генерал Катру вручил мне от имени французского правительства высшую награду – орден «Почетного Легиона» и офицерский «Боевой Крест».

После обеда собравшиеся перешли в соседний, Зеркальный зал-гостиную, где был сервирован кофе, а затем в кинозал. Сначала был показан кинофильм «Если завтра война», потом мультипликация Диснея и затем «Волга-Волга».

Сталин сидел рядом с Гарриманом. Во время показа фильма «Волга-Волга» оба они весело смеялись. Сталин особенно подтрунивал над Гарриманом, когда под куплеты: «Америка России подарила пароход, у него колеса сзади и ужасно тихий ход» – пароход «Севрюга» стал разваливаться.

Прежде чем разойтись, был предложен тост за французских летчиков. Командир полка «Нормандия» подполковник Пуяд был среди приглашенных. Сталин спросил его мнение о «Яках». Пуяд ответил, что французские летчики летали на американских истребителях, на английских «Спитфайрах», но предпочитают Як-3.

Выпили за Як-3, за советских летчиков, за победу.

Советский народ, прошедший через невиданные испытания, завоевал свою великую победу.

В честь Победы Советским правительством был устроен 24 мая 1945 года прием в Кремле. Мне часто приходилось бывать в Кремле, но на этот раз я ехал туда как будто впервые. Ожидание предстоящего радовало и волновало.

Сплошной вереницей проезжали под аркой Боровицких ворот машины с приглашенными на правительственный прием.

Большой Кремлевский дворец сияет огнями, праздничный и

торжественный. Широкая мраморная лестница, устланная красным ковром, свет бесчисленных люстр, отражающихся в позолоченных украшениях, огромные картины в массивных рамах – все такое давно знакомое.

Последний прием был здесь перед самой войной – 2 мая 1941 года. И вот мы вновь, после четырехлетнего перерыва, собрались в этом дворце – нарядные, в парадной форме, счастливые, гордые своей победой.

Победный салют в г. Москве 9 мая 1945 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Среди приглашенных – прославленные маршалы, генералы и адмиралы, выдающиеся руководители нашего государства, конструкторы, артисты, ученые, рабочие. Многие встретились после большого перерыва. Настроение у всех приподнятое. Раздаются радостные восклицания друзей.

В Георгиевском зале, как бывало до войны, накрыты столы, празднично сервированные, украшенные цветами.

Почему-то вспомнился 1931 год, когда я, еще совсем молодой человек, только что окончивший Воздушную Академию военный инженер, был на приеме в Кремле. Вспомнилось волнение товарищей и свое собственное, когда мы, вытянувшись в струнку, затаив дыхание слушали приказ о присвоении нам первого командирского звания. Сколько лет прошло с тех пор, сколько событий! Но казалось, это было совсем-совсем недавно.

Ровно в восемь вечера в зале появились руководители партии

и правительства. Как взрыв, потрясли своды древнего Кремлевского дворца оглушительные овации и крики «ура!».

Когда постепенно зал утих, маршалы Советского Союза были приглашены за стол президиума. Они поднялись со своих мест в разных концах зала и один за другим под аплодисменты собравшихся прошли к столу, за которым сидели руководители партии и государства.

Все с восхищением смотрели на полководцев, о которых столько раз упоминалось в приказах Верховного Главнокомандующего, когда Красная Армия одерживала победы.

Раздался звонок председательствовавшего В.М. Молотова, и в наступившей на какой-то миг тишине он провозгласил тост за бойцов-красноармейцев, моряков, офицеров, генералов, адмиралов. За ним последовал тост за великую Коммунистическую партию.

Последний тост произнес Сталин. Как только он встал и попытался говорить, его слова потонули в громе аплодисментов. Когда немножко утихло, Сталин сказал:

– Разрешите мне взять слово, можно?

Опять овации, возгласы: «Можно! Можно! Просим!

И Сталин произнес свое известное слово о русском народе, Он сказал:

– Товарищи, разрешите мне поднять еще один, последний тост. Я хотел бы поднять тост за здоровье нашего советского народа, и прежде всего русского народа…

Присутствовавшие восторженными рукоплесканиями и криками «ура!» встретили эти слова.

– Я пью, пражде всего, – продолжал Сталин, – за здоровье русского народа потому, что он является наиболее выдающейся нацией из всех наций, входящих в состав Советского Союза.

Я поднимаю тост за здоровье русского народа потому, что он заслужил в этой войне общее признание, как руководящая сила Советского Союза среди всех народов нашей страны.

Я поднимаю тост за здоровье русского народа не только потому, что он – руководящий народ, но и потому, что у него имеется ясный ум, стойкий характер и терпение.

У нашего правительства было немало ошибок, были у нас моменты отчаянного положения в 1941–1942 годах, когда наша армия отступала, покидала родные нам села и города Украины, Белоруссии, Молдавии, Ленинградской области, Прибалтики, Карело-Финской республики, покидала, потому что не было другого выхода. Иной народ мог бы сказать правительству: вы не оправдали наших ожиданий, уходите прочь, мы поставим другое правительство, которое заключит мир с Германией и обеспечит

нам покой. Но русский народ не пошел на это, ибо он верил в правильность политики своего правительства и пошел на жертвы, чтобы обеспечить разгром Германии. И это доверие русского народа Советскому правительству оказалось той решающей силой, которая обеспечила историческую победу над врагом человечества – над фашизмом.

Спасибо ему, русскому народу, за это доверие!

Речь Сталина постоянно прерывалась долго не смолкавшими овациями», поэтому его короткий тост занял чуть ли не полчаса.

Наконец Сталин не выдержал и засмеялся:

– Дайте мне сказать, другим ораторам слово после предоставим. Все выскажутся.

Новый взрыв аплодисментов и криков «ура!». Свое выступление Сталин закончил словами:

– За здоровье русского народа! – И осушил бокал.

В промежутках между тостами на эстраде Георгиевского зала выступали лучшие московские артисты. В зените своей славы были Галина Уланова и Ольга Лепешинская, восхищали певцы Максим Михайлов и Марк Рейзен, Валерия Барсова и Вера Давыдова, жив был основатель и руководитель ансамбля Красной Армии А.В. Александров. Звезды нашего балета и музыкального искусства в этот вечер, действительно, блистали. Я называю эти имена – они дороги мне и моему поколению, что часть нашей жизни, эпохи расцвета многих талантов.

У меня сохранилась программа праздничного концерта. Привожу ее целиком, чтобы лучше отразить атмосферу незабываемого вечера.

ПРОГРАММА КОНЦЕРТА

24 мая 1945 года – Москва, Кремль

Захаров – «Величальная». Русская народная песня «Степь». Хороводная пляска. Захаров – «Про Катюшу». «Чем же, чем я виновата?» русская пляска.	Исполняет Государственный русский народный хор имени Пятницкого. Художественные руководители – народный артист СССР В.Г. Захаров и народный артист РСФСР П.М. Казьмин.
Делиб – Вальс. Гулак-Артемовский. – Песня Одарки из оперы «Запорожец за Дунаем».	Исполняет солистка Государственного академического Большого театра СССР И.И. Масленникова.
Рубинштейн – Эпиталама из оперы «Нерон». Бизе – Куплеты Тореадора из оперы «Кармен».	Исполняет солист Государственного академического Большого театра СССР – А.П. Иванов.
Шопен – Вальс.	Исполняют народная артистка РСФСР Г.С. Уланова и заслуженный артист УССР В.А. Преображенский.
Бизе – Хабанера из оперы «Кармен». Чайковский – «Серенада».	Исполняет заслуженная артистка РСФСР М.П. Максакова.
Русская народная песня «Эй, ухнем!» Даргомыжский – «Мельник».	Исполняет народный артист СССР М.О. Рейзен.

Рахманинов – «Прелюдия». Штраус – Вальс.	Исполняет лауреат Всесоюзного и Международного конкурсов пианистов Яков Флиер.
Рахманинов – «Весенние воды». Варламов – «Что мне жить и тужить...»	Исполняет заслуженная артистка РСФСР Н.Д. Шпиллер.
Ипполитов-Иванов – Песня старого Бурши из оперы «Ася». Русская народная песня «Вдоль по Питерской».	Исполняет народный артист СССР М.Д. Михайлов.
Машковский – Вальс.	Исполняют заслуженная артистка РСФСР О.В. Лепешинская и солист балета Государственного академического Большого театра СССР П.А. Гусев.
Штраус – Вальс. Алябьев – «Соловей».	Исполняет народная артистка СССР В.В. Барсова.
Русский перепляс, «Подмосковная лирика» из цикла «Картинки прошлого» Шуточный танец «Трепак» из «Картинки прошлого». Белорусская полька «Янка». Жанровая сценка городского быта «Воскресенье» из цикла «Картинки прошлого».	Исполняет Государственный ансамбль народного танца СССР. Солисты; В. Аристов, В. Арсеньев, В. Борисов, Г. Волков, А. Кобзева, А. Лахтионова, М. Тарасов, Ж. Тимофеева, Р. Укарикова, В. Харитонова, М. Шишкин. Художественный руководитель ансамбля – народный артист РСФСР Игорь Моисеев[1].
Чайковский – «Первое свидание». Тальяфери – «Весна».	Исполняет солист Государственного академического Большого театра СССР С.М. Хромченко
Чайковский – «День ли царит». Ипполитов-Иванов – «Романсеро».	Исполняет заслуженная артистка РСФСР В.А. Давыдова.
Новиков – «Самовары-самопалы». Украинская народная песня «Взяв бы я бандуру». Русская народная песня «Гибель «Варяга». Серов – Песня Еремки из оперы «Вражья сила». Соловьев-Седой – «На солнечной поляночке». Украинская народная песня «Закувала та сива зозуля». Красноармейская пляска.	Исполняет Краснознаменный ансамбль красноармейской песни и пляски СССР. Солисты: В. Глазов, П. Ерощенко, В. Никитин, Н. Устинов, В. Федоров. Художественный руководитель ансамбля – народный артист СССР профессор А.В. Александров.

Аккомпанируют: А.Д. Макаров, С.К. Стучевский.

Программу ведет Я.Л. Леонтьев.

[1]Этот номер пользовался особенным успехом у товарища Сталина.

И поэтому, насколько я помню, Моисеев, зная об этом, на каждом Кремлевском концерте включал его в программу.

Командующие фронтами в Генеральном штабе. Слева направо: сидят Маршалы Советского Союза И.С. Конев, А.М. Василевский, Г.К. Жуков, К.К. Рокоссовский, К.А. Мерецков, стоят Маршалы Советского Союза Ф.И. Толбухин, Р.Я. Малиновский, А.А. Говоров, генералы армии А.И. Еременко, И.Х. Баграмян. Июнь 1945 г.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Вечер проходил в обстановке необыкновенного подъема. Война с гитлеровской Германией окончилась 8 мая подписанием акта о ее безоговорочной капитуляции, но для всех нас, присутствовавших на этом приеме, итоговой чертой, завершающим аккордом четырех лет войны был незабываемый вечер в Георгиевском зале Кремлевского дворца 24 мая 1945 года.

А ровно через месяц мне выпало счастье стать свидетелем величайшего апофеоза нашей победы – знаменитого парада войск на Красной площади 24 июня 1945 года. Парадом Победы на Красной площади командовал маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков. Этот день был вершиной признания славы выдающегося полководца.

Однажды, сразу же после окончания войны, я слышал как Сталин, который очень ценил Жукова, сказал:

– А почему бы нам не присоединить к фамилии Жукова прозвище Берлинский. Будем звать его Жуков-Берлинский. Ведь в старину Суворова величали Рымникским, а Кутузова – Смоленским.

Однако эта идея почему-то осталась неосуществленной.

Берия и Маленков уже давно с опаской поглядывали на Жукова, а после войны приложили все усилия, чтобы своими интригами подорвать доверие Сталина к нему.

Я сам из уст Маленкова слышал, что он как-то в разговоре иронически отозвался о Жукове – «наш наполеончик».

Сталина запугивали чрезмерной популярностью Жукова в народе, в армии и за рубежом.

Реактивная революция

Во время войны все силы авиационной промышленности были направлены на количественный выпуск боевых самолетов.

Но вот война закончилась нашей победой.

Программа выпуска самолетов была резко сокращена, и я поставил перед наркомом Шахуриным вопрос об использовании освободившихся мощностей серийных заводов для помощи опытно-конструкторским и научно-исследовательским организациям при решении задачи создания и организации производства реактивных самолетов. Вопрос этот ставил я неоднократно и каждый раз в ответ:

– Получим указание ЦК, – тогда и займемся этим делом. А тем временем вместо самолетов заводы, чтобы занять рабочих, стали штамповать алюминиевую посуду: тарелки, бидоны, кастрюли и тому подобное.

Возникали опасения, как бы и теперь не повторились ошибки и просчеты, допущенные в прошлом, как бы бездеятельность и потерн времени в ожидании команды не привели к серьезному отставанию авиации.

По этому вопросу в начале сентября 1945 года, отметив, что, если не принять немедленных мер, мы отстанем от Запада по реактивной авиации, я написал два письма одинакового содержания – Сталину и нашему шефу Маленкову.

Через пару дней вызывает меня Шахурин, у него в кабинете за столом сидят все его заместители во главе с Дементьевым. Не приглашая сесть, Шахурин обратился ко мне:

– Товарищ Маленков прочитал ваше письмо и поручил передать, что когда будет нужно, получим необходимые указания ЦК – ясно?

– Он думает, что умнее всех и хочет за счет серийных заводов на чужом горбу в рай въехать, – подал реплику Дементьев.

– Возможно, что я и не умнее всех, но дальше ждать невозможно, – ответил я.

– Ну это ваше дело, – ответил Шахурин.

Не сказав больше ни слова, я повернулся и ушел.

А от Сталина, который был в отпуске – пока ни слуху, ни духу. Я был очень расстроен.

17 декабря 1945 года Сталин вернулся с Кавказа из отпуска и вечером 19 декабря вызвал нас с наркомом к себе.

Настроение у Сталина было хорошее, выглядел он бодрым, свежим и помолодевшим. Он поинтересовался, как идут дела в Наркомате, чем занимаются заводы. Все это было очень

добродушно и, я бы сказал, доброжелательно. Потом он вынул из кармана какую-то много раз сложенную бумажку, развернул ее и обратился ко мне:

– Вот письмо, которое я получил от вас перед отпуском, об угрозе отставания нашей авиации и об отношении к этому вопросу в Наркомате. Как обстоит дело с этим теперь, что изменилось за это время? Соответствует ли написанное вами сегодняшнему положению?

Я был очень удивлен, никак не предполагая, что моя записка сохранилась, что Сталин не забыл о ней, а наоборот, по-видимому, во время отпуска думал о затронутых вопросах и вызвал нас для разговора по этому поводу.

А нарком тем более не подозревал, что письмо, с которым его ознакомил Маленков, было мной послано и Сталину.

– Так как же, – спросил Сталин, – соответствует ли ваша записка настоящему положению дела?

– Ничего не изменилось, товарищ Сталин. Я думаю, что соответствует.

– А я думаю, что не соответствует. Я думаю, что положение гораздо хуже, чем вы пишете в записке, и только ограниченные, недальновидные люди могут этого не видеть, – сказал он, в упор глядя на наркома. – Я думаю, что мы уже отстали и сейчас надо принимать срочные меры к тому, чтобы ликвидировать это отставание. Побыстрее подготовьте ваши предложения и пришлите в ЦК.

На этом разговор окончился.

На другой день нарком собрал нас, опытников, для рассмотрения подготовленных нами предложений.

Однако с самого же начала рассмотрения проекта наркому не понравились довольно резкие, самокритичные, но объективные формулировки, характеризующие состояние нашего опытного строительства и научных исследований в области авиации на сегодняшний день. Слово за слово, спор с наркомом принял резкий и неприязненный характер.

При дальнейшем чтении проекта все, даже самые безобидные мысли и предложения вызывали у наркома раздражение. В конце концов, он предложил нам коренным образом переработать проект доклада правительству и решений.

На другой день конструкторы собрались у меня. Мы вновь пересмотрели проект и внесли в него некоторые смягчающие изменения, и после перепечатки я доложил наркому, что мы готовы ему доложить переработанный проект. Однако он не счел необходимым собираться в таком «широком» составе и отказался принять нас, сказав, что вызовет меня с проектом, когда у него

будет время.

А буквально через два-три дня нас вновь вызвал Сталин.

У него уже сидел Маленков и о чем-то докладывал.

Сталин молча ходил по кабинету озабоченный, не в духе и сразу обратился к Шахурину.

– Мероприятия по отставанию готовы?

– Нет, товарищ Сталин, Этот материал не готов, над ним еще работают. Но мы подготовили проект постановления по развертыванию у нас серийного производства реактивных самолетов, – сказал Шахурин, и, вынув из портфеля красную папочку, передал ее Сталину.

Пока Сталин перелистывал документ, Шахурин продолжал:

– В этом проекте предусмотрено поручить конструктору Мясищеву изготовить чертежи трофейного немецкого реактивного истребителя «Мессершмитт-262» и запустить в серийное производство на Саратовском заводе. Мы советовались, – кивнул он на Маленкова, – и считаем, что это будет самым коротким и верным способом к освоению у нас реактивной техники.

– Вы предлагаете копировать «Мессершмитт», – резюмировал Сталин, дочитав проект до конца, и обратился ко мне:

– Почему нет вашей визы?

– Товарищ Сталин, я этого документа не видел.

– Как так, разве это вас не касается?

– Конечно касается, но, зная мое отрицательное отношение к «Мессершмитту», проект готовился без моего участия.

– Как же так? – удивился Сталин.

– Да ведь это вопрос серийного производства, – уже нервничая, вступился Маленков.

– Ну, а сущность-то дела вам знакома, вы знаете самолет? – не ответив Маленкову, опять обратился ко мне Сталин.

– Товарищ Сталин, и существо дела, и самолет мне хорошо знакомы, именно поэтому я выступаю решительно против предложения товарищей Шахурина и Маленкова. Запускать в серийное производство «Мессершмитт-262» было бы большой ошибкой.

– Почему?

– Потому что это плохой, сделанный наспех самолет, сложный в управлении и неустойчивый, подтверждением чего является ряд катастроф с этим самолетом в Германии. Если он поступит у нас на вооружение, то отпугнет наших летчиков от реактивной авиации, поскольку они быстро убедятся на собственном опыте, что это самолет опасный и обладает плохими взлетно-посадочными свойствами. И наконец… если будем

копировать «Мессершмитт», то все внимание и ресурсы будут мобилизованы на эту машину, и мы нанесем большой ущерб нашему движению вперед в работе над отечественными реактивными самолетами.

Я выступил против копирования немецких самолетов, так как считал их конструкции сырыми и во многом неудачными. В тот момент у немцев были реактивные двигатели удачнее наших, а вот самолеты не получались.

– Понятно, что же вы предлагаете, у вас есть другое предложение?

– Да, товарищ Сталин, у меня есть предложение: все усилия Наркомата бросить на ускорение работ по нашим отечественным конструкциям.

– А как у наших конструкторов идут дела по реактивным самолетам?

– Дела идут успешно, скоро будем летать, только не нужно ослаблять внимание к нашим работам. Артем Микоян работает над двухмоторным истребителем МиГ-9, мы построили одномоторный истребитель Як-15.

– Когда летать будете?

– Як-15 уже на аэродроме, делал пробежки и подлеты. Теперь отправим его в ЦАГИ, продуем в натурной аэродинамической трубе и после этого будем летать. Микоян тоже обещает вылететь весной.

– А чем наши машины лучше немецких?

– Наши будут легче по весу, проще в управлении, лучше по летным качествам, надежнее и гораздо быстрее могут быть освоены серийным производством.

– А если подведете?

– Не подведем, скоро увидите.

– Если не подведете, пустим ваши машины на Тушинском параде, – сказал Сталин и, швырнув на стол Шахурину красную папку, сказал со злобой:

– Одно дело использовать немецкие двигатели, пока наши подоспеют, а копировать «Мессершмитт» это значит плестись в хвосте с опозданием на несколько лет. Вам было поручено подготовить мероприятия по ликвидации отставания, а вы предлагаете еще больше его углубить, – с негодованием сказал Сталин.

Маленков перетрусил, он стал неуверенно мямлить о том, что, де это не окончательный проект, а только прикидка.

Сталин и слушать не хотел никаких объяснений, он решительно отверг предложение Шахурина и раздраженный, так и не успокоившись, нас отпустил.

Так решался вопрос о развитии реактивной авиации в нашей стране собственными путями.

В результате принятых мер, при неограниченной поддержке Центрального Комитета в сказочно короткий срок были созданы боевые самолеты, обеспечившие советским Военно-Воздушным Силам качественные превосходства перед Западом на протяжении 1950–1960 годов.

Значительно позже, уже в 1957 году, мне пришлось читать воспоминания немецкого генерала Курта фон Типпельскирха. Вот что он пишет о самолете «Мессершмитт-262»:

«… Необходимость внесения конструктивных изменений привела в конце концов к тому, что к началу вторжения во Францию имелось всего 30 таких самолетов, в которые частично даже уже после передачи их в летные части приходилось вносить изменения».

Дальше он сетует на то, что летчики не смогли «как следует освоить новую машину, особенно при взлете и посадке».

Таким образом, попытка Маленкова и Шахурина подсунуть Сталину на подпись решение о копировании в СССР устарелого и негодного самолета «Ме-262», основанная на неверии в силы отечественных конструкторов и обрекавшая нашу авиацию на еще большее отставание, слава богу, не увенчалась успехом.

Из Кремля в Наркомат на Уланский переулок мы ехали с Шахуриным в его машине молча.

Он, опытный аппаратный делец, отдавал себе отчет в произошедшем и не ждал ничего хорошего.

На другой день я зашел к наркому и сказал, что надо, наконец, решать вопрос с материалом по опытным делам, – ведь Сталин уже два раза напоминал о нем.

Но нарком не торопился, хотя было видно, что он нервничает. Он полагался в этом вопросе на поддержку Маленкова, так как обсуждение такого острого документа в ЦК последнему не могло быть приятно.

Маленков, – как шефствующий над авиацией член Политбюро, – нес перед ЦК личную ответственность за состояние дел в нашем Наркомате.

Нарком верил во всемогущество Маленкова и, по-видимому, рассчитывал, что тот сумеет локализовать у Сталина нарастающий конфликт.

А числа 24 или 25 декабря часа в три-четыре дня со мной по телефону соединился Поскребышев и сказал, чтобы я срочно позвонил Сталину на квартиру.

– Здравствуйте, товарищ Сталин, Докладывает конструктор Яковлев.

– Здравствуйте. Когда же у меня будет документ? Что вы тянете?

– Товарищ Сталин, документ уже отработан. Мы с учеными и конструкторами его составили и вот уже несколько дней как передали наркому.

– Ну и что же?

– Наркома не удовлетворяет наш текст и он, видимо, перерабатывает его.

– Смягчает? Закругляет? – засмеялся Сталин.

– Должно быть так.

– А у вас нет копии этого документа?

– Есть, товарищ Сталин.

– А не могли бы вы его сейчас мне прислать?

– Сейчас пришлю.

– Ну, жду. – И он положил трубку.

Без промедления проект мероприятий по ликвидации нашего отставания в области развития авиационной техники был отправлен в ЦК.

На другой деньг часов в 6–7 вечера, – подняв трубку кремлевского телефона, я услышал голос самого Сталина. Он спросил меня, не смогу ли я сейчас к нему подъехать, Через 20 минут я был у него в кабинете. На столе лежал присланный мною документ с его пометками на полях синим карандашом.

– Ну и что же? Мне кажется в основном все правильно, – сказал он, перелистывая нашу докладную записку. – А наркому не нравится? – засмеялся он.

– Не нравится.

– Так.

Сталин поинтересовался, не пробовал ли я разговаривать по этому вопросу с Маленковым. И был крайне удивлен, узнав, что Маленков, два месяца назад получив такую же записку, так странно среагировал.

– А как вы думаете, Маленков понимает что-нибудь в авиации?

– Товарищ Сталин, он всю войну занимался нами и хотя не глубокие, но общие представления, мне кажется, у него есть.

– Не думаете ли вы, что он является на сегодня тормозом в развитии нашей авиации?

– Сейчас да, на сегодня безусловно тормоз.

– Вот и мне кажется, что с некоторых пор Маленков является тормозом развития нашей авиации, – повторил он. – А Шахурин просто не способен понять изменившейся обстановки.

В тот декабрьский вечер Сталин долго меня не отпускал, разговаривая о настоящем и будущем нашей авиации. Под конец

он сказал:

– Я думаю, что Шахурин не принесет больше пользы в Наркомате авиации. – Его надо заменить свежим человеком.

Как вы думаете, кого можно было бы назначить наркомом авиационной промышленности?

И хотя этот вопрос застал меня врасплох, но я уже и раньше подумывал, учитывая ситуацию, сложившуюся в последнее время, что вопрос о замене Шахурина может возникнуть и мне казалось, что одной из наиболее подходящих кандидатур была бы кандидатура Михаила Васильевича Хруничева, которой всю войну с успехом работал в качестве заместителя наркома боеприпасов Б.Л. Ванникова, отлично справлялся со сложным и многообразном делом обеспечения армии боеприпасами и за свою работу был награжден званием Героя Социалистического Труда.

Мне было известно также по некоторый репликам Сталина, что Хруничевым в ЦК партии были довольны. До работы в Наркомате боеприпасов Хруничев работал в нашем Наркомате также в должности заместителя наркома. На меня он производил хорошее впечатление своей порядочностью и отсутствием склонности к интригам и, хотя он не был авиационным специалистом в полном смысле слова, то есть не имел авиационного образования, но будучи человеком способным, он схватывал суть вопроса и чрезвычайно быстро ориентировался, находя главное в каждом деле. Поэтому я и назвал М.В. Хруничева как наиболее подходящего кандидата на пост наркома авиапромышленности в случае, если будет окончательно решено сменить Шахурина.

Сталин положительно отнесся к кандидатуре Хруничева и сказал также, что в ЦК есть мнение сменить и главнокомандующего Военно-Воздушными силами главного маршала авиации А.А. Новикова, который является (как сказал Сталин) одним из углов треугольника – Маленков-Шахурин-Новиков, и так же как первые два, по его мнению, не способен перестроиться в нужном направлении.

– Эти люди не способны совершить перелом в нашей авиации, которого требует обстановка на сегодняшний день. Как вы думаете, подойдет Вершинин?

– Вершинина я совсем не знаю и ничего о нем сказать не могу.

– А вместо Репина? Этого прохвоста давно надо было оттуда убрать!

Я был очень удивлен, – почему Репин – главный инженер Военно-Воздушных Сил – оказался прохвостом, – но не стал

уточнять этого вопроса, тем более, что для замены Репина была подходящая кандидатура генерал-полковника Маркова – главного инженера и заместителя командующего авиацией дальнего действия маршала А.Е. Голованова. Поэтому я и назвал сразу же Ивана Васильевича Маркова как наиболее подходящего для замены Репина.

Сталин согласился и с этим предложением.

Перед тем как уйти, я спросил у Сталина:

– Надо ли доложить наркому о том, что вы меня вызывали?

– Как хотите. Особой нужды в этом не вижу.

Я больше не поднимал перед наркомом вопроса о посылке материала Сталину, а нарком тоже молчал. Только однажды, в последних числах декабря, неожиданно он сам зашел ко мне в кабинет расстроенный, чтобы поделиться, что кто-то написал в ЦК письмо по поводу его излишеств в области автомашин, что якобы в его и его супруги личном распоряжении находится чуть ли не девять-десять казенных автомобилей, что по этому вопросу прислана от Шкирятова – бывшего тогда председателем комиссии партийного контроля – комиссия для проверки этого письма.

Я сразу понял, что дела его плохи, потому что подобного рода расследования в отношении высокостоящего лица были крайне редки.

Наступил канун нового 1946 года, все мы готовились к его встрече, настроение было приподнятое.

Я уже собирался ехать домой встречать с друзьями новый год и был крайне удивлен, получив красный конверт из особого сектора (канцелярия Сталина) с решением ЦК о снятии Шахурина с должности наркома авиационной промышленности и о назначении на этот пост Михаила Васильевича Хруничева. Этим же решением утверждена комиссия в составе: Жданова, Маленкова, Хруничева, Яковлева для сдачи-приемки дел Наркомата.

Через несколько минут позвонил Маленков и пригласил меня и Хруничева сейчас же заехать к нему в ЦК. Было около 11 часов вечера 31 декабря 1945 года.

В вестибюле ЦК мы встретились с Шахуриным и в лифте поднимались вместе. Он уже все знал и был печален.

У Маленкова был Жданов, они коротко информировали нас о состоявшемся решении ЦК и, условившись относительно созыва комиссии по приемке-передаче дел наркомата и пожелав счастливого нового года, отпустили по домам.

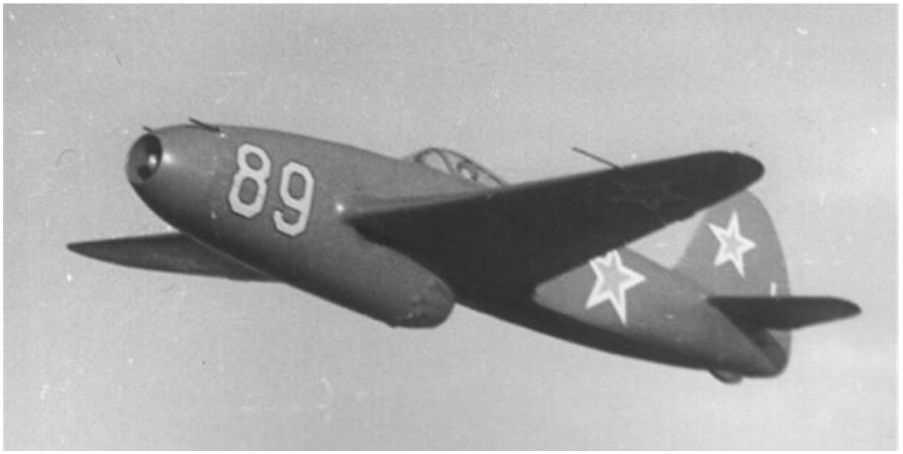
Вслед за Шахуриным были сняты с работы Новиков и Репин.

А через два месяца все они – Шахурин, Новиков, Репин, а также начальник авиационного отдела ЦК и одновременно член

военного совета ВВС генерал-полковник авиации Шиманов – были арестованы.

Был суд и каждый из них получил по 7 лет заключения. Вскоре Маленков также был снят с поста секретаря ЦК.

Историческим днем для нашей авиации был день 24 апреля 1946 года. В этот день поднялись в воздух первые советские реактивные самолеты Як-15 и МиГ-9.



Первый реактивный истребитель ОКБ Як-15, поднявшийся в небо 24 апреля 1946 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Результаты полетов доложили министру авиационной промышленности Михаилу Васильевичу Хруничеву, который непосредственно руководил нашими работами по созданию отечественной реактивной авиации. И мы с Микояном получили указание – готовиться к тушинскому воздушному параду.

Дня за два до праздника Хруничев собрал у себя конструкторов. Тут были Туполев, Ильюшин, Микоян, Лавочкин и я. Нужно было обсудить некоторые окончательные детали пролета самолетов на параде.

В разгар совещания раздался звонок кремлевского телефона.

По тому, как сразу изменилось выражение лица Михаила Васильевича, мы поняли с кем будет разговор.

– Слушаю, товарищ Сталин. Да, вот собрал конструкторов, уточняем некоторые детали парада. Да, да, все здесь, и он тоже.

И Хруничев передал мне трубку:

– Хочет с тобой говорить. Я услышал знакомый голос:

– Здравствуйте, как дела, как реактивные самолеты?

– Все в порядке, товарищ Сталин, самолеты Як-15 и МиГ-9 подготовлены к параду.

– У вас лично нет никаких сомнений, уверены вы в успехе?

– Не беспокойтесь, нет никаких сомнений.

– Если нет полной гарантии безопасности, лучше отставить реактивные.

– Все будет в порядке, мы все в этом уверены.

– Ну, желаю успеха!

Наступил долгожданный день. Конечно, перед этим ночь я не спал, так же, наверное, как и Артем Иванович Микоян.

И как всегда в таких случаях, несмотря на то, что все было тысячу раз проверено, испытано, меня охватило необыкновенное, ни с чем не сравнимое волнение, едва я поднялся на плоскую крышу Центрального аэроклуба имени Чкалова, куда обычно получали пригласительные билеты конструкторы участвующих в параде самолетов. Я думал, что приехал раньше других, но уже застал там Артема Микояна, мы оба были в одинаковом состоянии, у обоих были одни и те же переживания, нервы напряжены до предела. И невольно мы расхохотались.

– Товарищи по несчастью, – сказал я.

– А может быть, именинники? – пошутил он. – Ну, теперь ждать осталось недолго, скоро узнаем.

Постепенно трибуны аэроклуба заполнились шумной и праздничной публикой, как всегда с нетерпением ожидавшей интересного зрелища.

Мы здоровались со многими знакомыми, любезно улыбались, и никто не догадывался о том, что творится у нас на душе. Вокруг царило веселое оживление, играли духовые оркестры, тысячи людей толпились у нарядных павильонов, то и дело, поглядывая на небо. Всем хотелось поскорее увидеть новинки авиационной техники, полюбоваться искусством наших летчиков. И как всегда в часы этого любимого народного праздника, организаторы воздушного парада, летчики и мы, конструкторы, чувствовали большую ответственность. Ведь перед каждым номером программы дикторы не только объявляют содержание очередного номера, но называют каждого летчика и конструктора самолета.

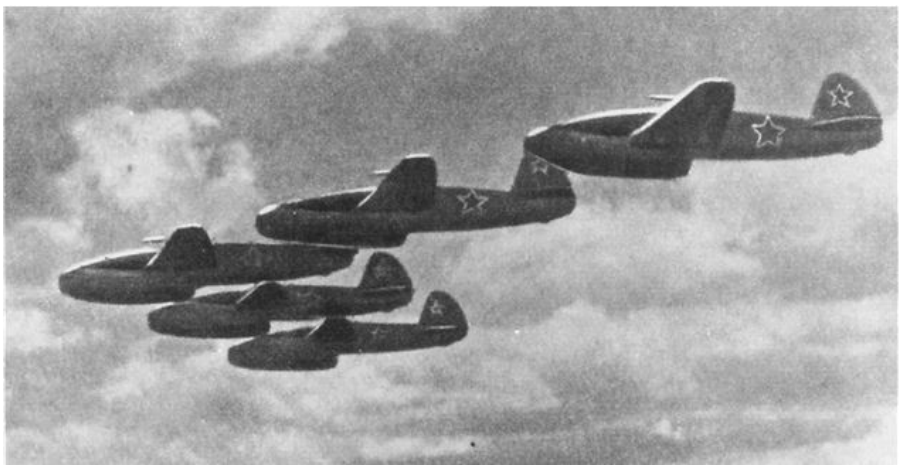
За несколько минут до начала воздушного парада прибыли руководители партии и правительства. Они поднялись на балкон; раздались приветственные аплодисменты.

Праздник начался. Номер за номером проходил интереснейший показ летного мастерства воздушных спортсменов: юношей, девушек и военных летчиков. А мы с Микояном уже ничего не замечали, ничто нас не интересовало: мы ждали появления своих реактивных первенцев.

Наконец заветное мгновение! Небо над летным полем очистилось от последних самолетов, и диктор объявил: к аэродрому приближается реактивный самолет конструкции

Яковлева. В этот момент к границе аэродрома на небольшой высоте быстро приближалась черная точка. Еще мгновение – и я узнаю знакомые очертания. Перед самыми трибунами с шелестящим свистом, присущим реактивным самолетам, Иванов проносится на Як-15. Еще несколько секунд – и так же проходит МиГ-9.

Аэродром гремит овациями, люди бросают вверх шляпы, всеобщее ликование и восторг! Великое, ни с чем не сравнимое, подлинное, глубокое счастье переполняет все мое существо!



На истребителях Як-15 впервые в реактивной авиации освоили индивидуальный и групповой высший пилотаж.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

К слезам, застилающим глаза от напряженного вглядывания вдаль, прибавляются слезы радостного волнения. Обступают десятки людей, знакомых и незнакомых, поздравляют, обнимают, целуют. А у нас ноги подкашиваются от пережитых волнений. Ощущаешь полное физическое изнеможение, и все окружающее как-то теряет рельефность и плывет в тумане.

Парад окончен. Все разъезжаются. Я еду домой, бросаюсь в постель и засыпаю как убитый.

На другой день после парада Микояна и меня вызвали в Кремль. Разговор был короткий.

Сталин поздравил с успехом и предложил нам немедля отправляться на серийные заводы, с тем, чтобы мы помогли построить и облетать к октябрьскому празднику по 10–15 реактивных самолетов Як-15 и МиГ-9. Было сказано: до выполнения задания не возвращаться в Москву.

К сожалению, 7 ноября 1946 года была плохая погода, и авиация не принимала участия в параде.

Впервые москвичи увидели своих реактивных первенцев 1 Мая 1947 года. Красная площадь ликовала!

Теперь вернемся к весне 1946 года, 2 апреля 1946 года меня с министром авиационной промышленности Михаилом Васильевичем Хруничевым вызвали к Сталину на совещание, посвященное перспективам развития нашей авиации. Здесь я сделал подробное сообщение о результатах недавней поездки во главе комиссии по изучению трофейной авиационной техники на территории советской зоны Германии.

Я доложил, что наиболее интересными и ценными для нас являются уже известные двигатели ЮМО и БМВ.

В ходе обсуждения возник вопрос относительно возможности использования немецких специалистов, работавших в Восточной Германии на авиационных заводах.

Мы с Хруничевым высказали сомнение в целесообразности такой меры. Мы считали, что не следует раскрывать секреты наших новейших исследований в научно-исследовательских институтах. А без широкого научно-исследовательского эксперимента на базе советских институтов деятельность немецких специалистов будет бесплодна. Они ничего создать не смогут.

Однако к этим соображениям не прислушались. Во мне видели не столько заместителя министра, сколько конструктора и, видимо полагая, что, опасаясь конкуренции немецких ученых и конструкторов, я мог быть недостаточно принципиальным в этом вопросе.

Как известно, немецкие специалисты прибыли в Советский Союз, но попытка их использования не привела к положительным результатам, хотя и обошлась очень дорого.

Мы с Хруничевым доложили о том, что главное для нас – это быстрейшее создание собственного реактивного двигателя. С этой точки зрения немецкие двигатели ЮМО и БМВ, хотя и устаревшие и совершенно неперспективные, могут быть все же полезны для накопления опыта полетов на первых наших реактивных самолетах. Их следует использовать как двигатели переходного периода, до отработки отечественных реактивных двигателей, работа над которыми в то время развертывалась полным ходом.

Мы внесли также предложение о необходимости закупки реактивных двигателей «Дервент» и «Нин». В отличие от двигателей с многоступенчатыми осевыми компрессорами, эти – с центробежными компрессорами – были конструктивно проще и проявили себя с самой лучшей стороны в эксплуатации.

Сталин очень удивился такому, как он считал, наивному предложению:

– Какой же дурак станет продавать свои секреты!

Но я разъяснил, что «Нин» и «Дервент» уже несекретны, широко рекламируются в печати и лицензии на их производство проданы ряду стран англичанами.

Тут же была рассмотрена и утверждена динамика развития реактивного двигателестроения в нашей стране.

Как ни странно, по-настоящему стали думать у нас о пассажирских самолетах в разгар войны.

К концу 1943 года дела на фронтах шли хорошо. Наша авиация полностью господствовала в воздухе. Авиационная промышленность работала на полную мощность, и выпуск самолетов все еще нарастал. Острота положения с поставкой боевых самолетов фронту была изжита.

Теперь стали поговаривать о транспортных и пассажирских самолетах. Промышленности решение такой задачи без ущерба для боевой авиации было теперь по силам.

Ильюшин уже работал над двухмоторным транспортно-пассажирским самолетом Ил-12, опытный экземпляр которого строился с дизельными двигателями. Возникла необходимость иметь поскорее, буквально теперь же, самолет, способный летать быстрее и на большие расстояние сравнительно с пассажирским Ли-2 – тогда основным самолетом ГВФ.

По этому поводу нас с наркомом вызвали в Кремль в один из январских вечеров 1944 года. Перед нами поставили вопрос о пассажирском экспрессе, способном перевозить 10–12 пассажиров на расстояние 4–5 тысяч километров без посадки.

Сталин спросил, нельзя ли для этого приспособить какой-нибудь из имеющихся бомбардировочных самолетов.

Трудно было сразу сказать, можно ли в фюзеляже бомбардировщика разместить 12 пассажиров и обеспечить им комфорт, необходимый для полета в течение 10–15 часов. Поэтому мы просили дать время на размышление.

Мы доложили о работе Ильюшина над Ил-12. Создание Ил-12 было одобрено, но все же Сталин просил подумать и о возможности использования ермолаевского бомбардировщика Ер-2.

Как известно, вскоре самолет Ил-12 пошел в массовое производство, но уже не с дизелями, а с двумя двигателями воздушного охлаждения АШ-82.

Что касается переделки Ер-2 в пассажирский самолет, то это оказалось нецелесообразным.

Крупным событием в нашей авиации было создание первого отечественного реактивного двигателя оригинальной конструкции АМ-3, который был построен под руководством

конструктора Микулина и самолетов Ту-16 и Ту-104, оснащенных этим двигателем, в течение более двадцати лет с успехом эксплуатировавшихся в Аэрофлоте и ВВС.

Конструктор авиадвигателей Александр Александрович Микулин отличался неуживчивостью. На совещаниях в Наркомате и в правительственных учреждениях Микулин, не лишенный от природы остроумия, мог позволить себе шутку, которая ставила любого, независимо от ранга, в смешное положение.

Микулин не угодничал, не смотрел в рот начальству, а говорил то, что сам думал. Это было основной причиной, почему его не любили и побаивались.

Но Сталин ценил Микулина как высокоталантливого конструктора. Я был свидетелем неоднократных попыток скомпрометировать Микулина в глазах Сталина, однако они всякий раз успеха не имели.

Однажды во время войны, на одном совещании у Сталина, зашел разговор о Микулине в связи с какими-то неудачами с двигателем АМ-38. Воспользовавшись этим, секретарь ЦК Маленков, который шефствовал тогда над авиацией, один из тех, кто давно подкапывался под Микулина, позволил себе назвать Александра Александровича «прохвостом».

Сталин в это время, как всегда, прохаживался вдоль кабинета и никак не среагировал на слова Маленкова. Вдруг он подошел ко мне и с наивным видом, как будто сам не знает, спрашивает:

– Вы не помните, чьи двигатели стояли на самолетах Громова и Чкалова, когда они летали в Америку через Северный полюс?

Я говорю:

– Двигатели Микулина АМ-34.

– Так, так. Значит Микулина, – усмехнулся Сталин. Затем он прошелся по кабинету еще пару раз и снова спрашивает:

– А не скажете, на штурмовиках Ильюшина какие двигатели стоят? Что-то не помню…

Я отвечаю:

– Микулинские, товарищ Сталин… Сталин повернулся к Маленкову:

– Кому-кому, а вам-то следовало бы знать – Микулин – конструктор наших первых авиационных двигателей. На моторе Микулина мы через Северный полюс в Америку перелетели. Моторы Микулина стоят на штурмовиках Ильюшина… Побольше бы нам таких «прохвостов»!

Убийственная ирония Сталина по отношению к аппаратному бюрократу Маленкову мне очень понравилась.

Однако Маленков и Берия не успокоились. С целью на чем-нибудь поймать Микулина, за ним была установлена слежка.

Однажды, вечером, идет у Сталина, не помню уж по какому вопросу, совещание, И вот, во время оживленного разговора дверь кабинета приоткрылась и Поскребышев – секретарь Сталина, – поманил пальцем Берия. Тот вышел, и через несколько минут вернувшись, начал что-то шептать Маленкову, – они сидели всегда рядом.

Сталин заметил это и говорит:

– Вы что там шепчетесь, не мешайте. Тогда Берия с ехидной улыбкой говорит:

– Да вот, Микулина сейчас задержали на Можайском шоссе в районе Голицына в зашторенной машине с голой девкой.

Действительно, как потом стало известно, Микулин на своем «Понтиаке», сам за рулем, поехал прокатиться за город с какой-то своей знакомой. Был март месяц, свернуть с дороги в лес нельзя – застрянешь в сугробе. Поэтому Александр Александрович остановился на обочине шоссе.

Вдруг подходит милицейский, стучит в окошко:

– Товарищ водитель, предъявите права.

Микулин показывает свое генеральское удостоверение, тогда милиционер, прикидываясь, что не знал, с кем имеет дело, говорит:

– Извините, товарищ генерал, но здесь стоять опасно, темно, на вас могут наехать, – говорит, а сам заглядывает в машину.

Кончилось тем, что милиционер взял вежливо под козырек, пошел к телефонной колонке и позвонил в секретариат Берия, которому сейчас же через Поскребышева об этом сообщили. Вот так было дело.

Все присутствующие затихли, что-то будет, – какое впечатление на Сталина произведет эта «информация».

Не спуская глаз со Сталина, я сам замер в ожидании. Смот рю, он подходит к сидящему за столом Молотову, хлопает его по спине, и с добродушным смехом:

– Да, Молотов, нам с тобой уж не по плечу такие развлечения!

После этих слов все, в том числе и Берия с Маленковым, рассмеялись.

Только после смерти Сталина, наш министр Дементьев вместе с работником аппарата ЦК Сербиным, пользуясь какими-то анонимками и грязными обывательскими сплетнями, добились своего – уговорили Хрущева уволить Микулина на пенсию. Объявляя нам об этом решении на коллегии Министерства, Дементьев сказал также, что Микулин бездельник, мало работает, занимается больше своим здоровьем и теорией о продлении жизни. Все присутствовавшие при этом были возмущены, но ни у

кого, в том числе и у меня, не хватило смелости что-либо возразить. Ведь сам Хрущев подписал решение.

Так интриганы, недоброжелатели, из личных интересов, разделались с самым талантливым конструктором авиадвигателей, нанеся большой ущерб нашей авиации.

Последние встречи

Когда Сталин вызывал меня в Кремль для участия в обсуждении авиационных вопросов – касались ли они работы авиапромышленности или моей конструкторской деятельности, шла ли речь о боевом применении самолетов на фронте или о перспективах развития авиации после войны, – я всегда являлся к нему хотя и с волнением, но без боязни. В ходе совещаний и в личной беседе свободно высказывал свое мнение. Я разговаривал с ним на авиационные темы легко, не испытывая напряжения.

Я чувствовал его неизменное доверие.

Вообще говоря, принимая во внимание его болезненную подозрительность и быструю перемену отношения к людям, такое постоянство многих удивляло.

Летом 1946 года в связи с большой занятостью в конструкторском бюро я решил просить об освобождении меня от обязанностей заместителя министра (к этому времени Наркоматы уже были преобразованы в Министерства) авиационной промышленности. На это требовалось согласие Сталина. Я волновался, не зная, как он отнесется к моей просьбе.

8 июля 1946 года нас с министром Михаилом Васильевичем Хруничевым вызвал Сталин. Хруничев доложил о доводке серийных истребителей Ла-7, Як-3, Як-9. Их выпуск после окончания войны был существенно сокращен, но работы над ними еще продолжались.

Сталин поинтересовался, как обстоят дела с бомбардировщиком Ту-2.

– Не снять ли его с производства? Подумайте и дайте предложения, – сказал он.

Потом он задал несколько вопросов о производстве истребителей:

– Где будем делать реактивные истребители? Целесообразно ли сейчас одновременно производить и Як-3 и Як-9, может быть, оставить один Як-9, а завод, выпускающий Як-3, освободить под реактивные истребители?

– Какие еще у вас дела? – спросил Сталин.

Хруничев доложил, что прошло уже больше пяти месяцев, как было принято решение правительства о строительстве в одной из областей новой научно-исследовательской базы, а дело двигается плохо, не дают ни материалов, ни рабочих. Местные органы не только не помогают, но еще и мешают. «Даже людей, посланных Министерством, вернуть не можем», – пожаловался Хруничев.

– Как так? – спросил Сталин.

– Да вот секретарь обкома задержал на месте временно посланных туда наших строителей, считает, что на восстановительных работах они нужней.

Сталин рассердился.

– Кто может мешать? Вы безрукие люди, у вас есть решение правительства, вы его не выполняете, да еще и секретаря обкома боитесь. Почему раньше не доложили?

Сталин приказал Поскребышеву соединить его по телефону с секретарем обкома.

– Ну, еще что?

Хруничев поддержал мою просьбу об освобождении меня от должности заместителя министра авиационной промышленности.

– Почему? – удивился Сталин, обращаясь ко мне.

Я сказал, что работаю в Наркомате уже длительное время, что пока шла война, и сразу же после ее окончания ставить вопрос об уходе не считал возможным. Но теперь, когда определены основы послевоенной перестройки нашей авиации на базе реактивных самолетов, прошу удовлетворить мою просьбу. Очень трудно совмещать конструкторскую и министерскую работу, и если я дальше останусь в Министерстве, то неизбежно отстану как конструктор. Очень прошу не понять мою просьбу как дезертирство и освободить от работы в Министерстве. Это будет только полезно для дела. Ведь я конструктор.

– Насчет того, что вы конструктор, у меня сомнений нет, – заметил Сталин, и, подумав немного, сказал:

– Пожалуй, вы правы. Прежде всего, вы конструктор и лишаться вас как конструктора было бы неразумно. Сколько лет вы работаете в Министерстве?

– Да уже больше шести лет.

– Ну как, хватит с него? – обратился он к Хруничеву. – А кем заменить?

Я назвал Сергея Николаевича Шишкина, который был в Министерстве моим заместителем и начальником ЦАГИ.

– Это крупный ученый и хороший организатор.

– Ученый – это хорошо. Есть люди, которые много знают, но не организаторы, не умеют приложить свои знания и организовать людей. А если ученый и организатор – это очень хорошо. А вы как думаете? – обратился Сталин к Хруничеву.

Хруничев присоединился к характеристике, данной мною Шишкину, но высказал опасение, что Шишкин будет сопротивляться такому назначению.

– Почему?

– Это будет помехой его работе в ЦАГИ.

Но Сталин сказал:

– Какая же помеха? Наоборот, это будет хорошо.

На следующий день я получил подписанные Сталиным два документа. Один – о присвоении мне звания генерал-полковника, другой – постановление Совета Министров СССР следующего содержания:

> «Совет Министров Союза ССР постановляет:
>
> Удовлетворить просьбу т. Яковлева А.С. об освобождении его от должности Заместителя Министра авиационной промышленности по общим вопросам, в связи с большой его конструкторской работой по созданию новых самолетов.
>
> За шестилетнюю руководящую работу в министерстве авиационной промышленности, наряду с личной конструкторской работой, объявить т. Яковлеву А.С. благодарность.
>
> Председатель Совета Министров Союза ССР
> И. Сталин
> Управляющий делами Совета Министров СССР
> Я. Чадаев».

Теперь я мог все силы и время посвятить конструкторской работе, хотя и не полностью освободился от работы в Министерстве: за мной сохранили пост председателя научного совета.

В период 1946–1949 годов нашим конструкторским бюро были созданы и запущены в серийное производство реактивные самолеты Як-15, Як-17, тяжелый десантный планер Як-14, тренировочный истребитель Як-11, самолет первоначального обучения Як-18 и реактивный истребитель Як-23.

И после всего этого я вдруг почувствовал вокруг себя атмосферу какой-то непонятной скрытой неприязни. Летом 1949 года признаки неприязни стали явными. Я узнал, что Берия интригует против меня и старается подорвать ко мне доверие Сталина.

Получать новые задания становилось для меня все сложнее и сложнее.

Наконец мне был нанесен первый удар. Поводом послужило происшествие с одним из лучших моих самолетов, который много лет полезно служил и служит Родине. Это легкомоторный самолет, четырехместный «воздушный автомобиль» Як-12.

Однажды вечером весной 1950 года мне позвонил Н.А. Булганин, бывший тогда заместителем председателя Совета Министров СССР и министром обороны, и сказал, что он говорит по поручению Сталина, который просил переговорить со мной: не

взялся ли бы я за создание самолета, который мог бы взлетать с самым маленьких, неподготовленных площадок и поднимать кроме летчика одного-двух пассажиров?

– Товарищ Сталин просил передать вам, что разбег самолета при взлете должен быть не более 50 метров, – сказал Булганин.

Впоследствии я узнал, чем было вызвано это поручение. Сталин где-то прочитал, что до самых последних дней Гитлер поддерживал связь с внешним миром из окруженного Берлина при помощи легкомоторного самолета «Шторх». Этот самолет производил посадку прямо на улице около Бранденбургских ворот, поблизости от рейхсканцелярии, в подвалах которой скрывался Гитлер. Сталину пришла мысль, что хорошо бы и нам иметь подобный самолет, который, не требуя аэродромов, мог бы быть широко использован в народном хозяйстве в условиях мирной жизни.

Легкий многоцелевой самолет Як-12, совершивший первый полет 20 октября 1947 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

– Товарищ Сталин сказал, что вы специалист по легкомоторным самолетам и это задание вам ближе, чем другим конструкторам. Подумайте и через два дня дайте ответ, – закончил разговор Булганин.

Не знаю, почему этому делу была придана такая поспешность. На другой день вечером, не дождавшись срока, Булганин позвонил опять:

– Ну как, надумали насчет легкомоторного самолета?

К счастью, этот вопрос мной уже был проработан и я смог ответить положительно. Буквально через два дня – 6 апреля 1950 года вышло решение правительства, которым нашему конструкторскому бюро поручалось в весьма короткий срок создать такую машину.

Прошло не так много времени, и на одном из парадов в Тушино были показаны 10 самолетов, построенные по этому заданию правительства и получившие название Як-12Р.

Самолеты были расположены перед самыми трибунами аэроклуба и, когда наступил их черед, один за другим, почти без разбега, взмывали вверх и после небольшого круга приземлялись на то же место.

Показ произвел большое впечатление на всех. Самолеты понравились и Сталину. Когда вскоре после парада, в сентябре 1951 года, Сталин уехал в отпуск на Кавказ, в район Цхалтубо, где была его дача, он захотел, чтобы на самолетах Як-12 ему ежедневно доставлялись газеты и почта.

Надо сказать, что дача находилась в воронкообразной лощине среди высоких и крутых гор.

Сталин отмерил шагами перед домом площадку в 50 метров, но… когда прилетел летчик на Як-12, приземлиться ему там не удалось. Горы слишком круты, и планировать в воронкообразном ущелье было невозможно. Тогда был послан вертолет Миля, который, опускаясь почти вертикально, благополучно приземлился.

Сталин возмутился:

– Мне же сам Яковлев говорил, что для взлета и посадки Як-12 требуется всего 50 метров…

Нужно же было случиться такому совпадению, чтобы в этот же день два генерала на самолете Як-12, предоставленном в их распоряжение сыном Сталина, Василием, в то время командовавшим авиацией Московского военного округа, отправились на охоту. Генералы благополучно приземлились на небольшой лужайке. Не знаю, как они там охотились, но, когда возвращались, погрузив в самолет свои охотничьи трофеи и снаряжение, при взлете из-за грубейшего нарушения летной дисциплины молодым летчиком-лихачом самолет потерпел аварию. Никто не погиб, но один из генералов серьезно пострадал.

Это дело раздул Василий, который, боясь ответственности за происшествие и желая спихнуть свою вину за аварию на другого, сейчас же растрезвонил, где только мог, о «плохих» качествах самолета.

Происшествие с генералами использовал Берия, немедленно доложив о нем по телефону в Цхалтубо Сталину, чем еще больше подлил масла в огонь. Сталин приказал Берия и Булганину провести расследование и потребовать моих объяснений.

Этого было достаточно, чтобы, не разобравшись в деле и не выяснив истинных причин ни того, почему Як-12 не смог

приземлиться в районе Цхалтубо, ни того, почему произошла авария с генералами-охотниками, расправиться как с самолетом, так и с конструктором.

Тут же меня вызвал Булганин. В грубой форме он хаял Як-12 и обвинял в том, что я протащил в серию заведомо негодный самолет и обманул правительство. Булганин предложил подготовиться к объяснению на Президиуме Совета Министров.

Назавтра на заседании Президиума председательствовал Берия. Присутствовали Маленков, Булганин, заместитель министра авиационной промышленности Дементьев, заместитель главнокомандующего ВВС Агальцов и кто-то еще.

Берия зачитал проект постановления о том, что самолет Як-12 по своим качествам не соответствует заданию правительства и из-за большого количества дефектов снимается с серийного производства.

– Согласны? – обратился ко мне Берия.

Я был страшно расстроен, но встал и ответил:

– Не согласен.

– Почему?

– Потому, что это неправда.

– Что неправда?

– То, что самолет не соответствует заданию правительства и что у самолета большое количество дефектов.

– Как неправда? Читайте, – ткнул пальцем в бумагу Берия.

– Здесь написана неправда. Пусть товарищи Дементьев и Агальцов скажут, имеются ли в Министерстве и в ВВС рекламации на самолет Як-12.

Дементьев и Агальцов, несмотря на крайне напряженную обстановку, подтвердили мои слова: никаких рекламаций на недостатки и дефекты самолета Як-12 не поступало.

Не смущаясь этим обстоятельством, Берия заявил:

– Ну, все равно, о недостатках можно вычеркнуть, – обратился он к Булганину, – а самолет с производства снимем.

– Дело ваше, – заявил я, – но это будет неправильно, потому что самолет хороший.

– Вопрос ясен, вы свободны, – сказал Берия.

Я ушел из Кремля, убитый сознанием несправедливости и попранием очевидной правды.

Так в 1951 году производство самолетов Як-12 было прекращено.

Прошло два года. В марте 1953 года умер Сталин, в июле арестован Берия, а в сентябре я неожиданно был вызван к Булганину в Министерство обороны, на улицу Фрунзе. В приемной ожидали главком ВВС Жигарев, главком ПВО

Вершинин, Дементьев. Через несколько минут адъютант предложил войти в кабинет министра.

Булганин встретил нас за длинным столом и предложил садиться. И сразу же, без всяких предисловий, с приятной улыбкой заявил:

– Ну как, Александр Сергеевич? А ведь говорят, что Як-12 – хорошая машина!

Я был потрясен и промолчал.

– Как, – обратился Булганин к Жигареву и Дементьеву, – хорошая?

– Хорошая, Николай Александрович, – ответили они оба в один голос.

– Так в чем же дело?! Восстановим производство Як-12? Все присутствовавшие поддержали это предложение.

– Ну, все ясно, – сказал Булганин. – Подготовьте с участием Яковлева решение правительства о восстановлении в серийном производстве самолета Як-12, – обратился он к Дементьеву.

В 1951 году в серийном производстве и на вооружении Военно-Воздушных сил находился истребитель МиГ-15 – основной реактивный стреловидный истребитель нашей армии. Это была хорошая машина.

Мы тогда разработали несколько вариантов новых стреловидных истребителей, но все наши предложения встречали возражение Сталина:

– У нас есть хороший МиГ-15, и нет смысла на ближайшее время создавать новые истребители, лучше идти по пути модернизации МиГа…

Меня очень тревожила обстановка, сложившаяся в нашем КБ. Ведь за моей спиной стояли сотни людей, которые могли потерять веру в меня как руководителя конструкторского коллектива. Я понимал также, что если все опытные работы ограничить модернизацией существующих серийных машин и не создавать новых, более перспективных образцов, то в самом непродолжительном времени это неминуемо приведет нас к отставанию. И день, и ночь мучительно думал я тогда: как же быть?

Я чувствовал, что нужно создать что-то качественно новое. В тот период я сблизился с конструктором двигателей Александром Александровичем Микулиным. Я считал и считаю до сих пор, что в то время он был самым передовым и проницательным конструктором авиационных двигателей. Ведь его реактивные двигатели АМ-3, АМ-5 длительное время были энергетической основой отечественной авиации.

Так вот, в 1950–1951 годах у нас с ним родилась мысль

создать легкий экономичный реактивный двигатель. Микулин выдвинул идею, что реактивный двигатель малой размерности будет наиболее эффективным с точки зрения экономики, надежности и в других отношениях. Я его поддержал.

Микулин начал работать над легким малогабаритным реактивным двигателем с тягой 2000 килограммов. Я решил разработать под такой двигатель самолет, который наряду с прочими хорошими летно-тактическими данными обладал бы большой продолжительностью и дальностью полета – качествами, которых не имели другие реактивные истребители того времени, как у нас, так и за границей. Тогда считалось, что реактивные двигатели очень неэкономичны по расходу топлива, и потому, если можно было говорить о достаточной продолжительности и дальности полета для тяжелых самолетов-бомбардировщиков с большим запасом топлива, то для реактивных истребителей увеличение дальности и продолжительности казалось непреодолимым препятствием. Нам же с двумя двигателями Микулина, названными впоследствии РД-5, удалось спроектировать самолет, который имел продолжительность и дальность полета в два раза больше, чем МиГи. Экипаж этого самолета состоял из двух человек, и машина несла на себе мощное вооружение – две пушки калибра 37 миллиметров с большим запасом снарядов.

Для того времени это была в подлинном смысле слова новаторская машина. Я решил с предложением по этому самолету не выступать через обычные инстанции – Министерство, ВВС, а написать непосредственно Сталину. Другого выхода у меня не было: я опасался, что при прохождении обычным порядком предложение мое может застрять.

Спустя три-четыре дня после отправки письма меня вызвал министр авиационной промышленности М.В. Хруничев. Михаил Васильевич отлично понимал сложившуюся тяжелую обстановку, старался облегчить мое положение, но много сделать не мог.

Вхожу к нему в кабинет. Он один. Встает из-за стола с доброй улыбкой.

– Только что звонил Сталин. Он получил и прочитал твое письмо. Сказал, что предложение очень интересное. Он удивлен тем, что ты обещаешь истребитель с такой дальностью и продолжительностью полета. Просил также проработать возможность использования твоего самолета в качестве барражирующего всепогодного перехватчика и обещал твое предложение поддержать. Сказал, чтобы ты работал над этой идеей, а через несколько дней он тебя примет.

И действительно, через два дня Сталин вызвал Хруничева,

Артема Микояна и меня.

В кабинете у Сталина были Булганин, Берия, Маленков. Сталин взял со стола мое письмо и прочитал его вслух.

– Так что же? – сказал он. – Значит, и с реактивным двигателем можно сделать истребитель с большой дальностью и продолжительностью полета? Это очень важно. За счет чего вы это получаете?

Я объяснил, что это предложение могло быть сделано только в результате нашей совместной работы с Микулиным, двигатель которого в сочетании с некоторыми конструктивными особенностями самолета позволял найти такое удачное решение. Сталин в принципе полностью одобрил предложение, но сказал, что такой самолет нужно выпустить в варианте барражирующего истребителя-перехватчика.

– Нам нужен такой перехватчик, который мог бы длительное время находиться в воздухе и разыскать противника не только днем, но и ночью, и в плохую погоду. Мы такие истребители заказывали Микояну и Лавочкину, но что-то не получилось, да и продолжительность полета у них меньше, чем вы предлагаете.

Действительно, тяжелые истребители-перехватчики незадолго до этого были построены и испытаны под маркой Ла-200 и И-320. Я не знаю точно, вернее, не помню причин, по которым были забракованы на испытаниях оба эти истребителя. Однако не в том дело, каковы были причины, – важно было то, что нужного стране всепогодного и ночного барражирующего истребителя-перехватчика у нас не было.

Я ответил, что Михаил Васильевич уже передал мне поручение и что мы работали в этом направлении и, по-видимому, затруднений не возникает. Особенно, если принять во внимание, что двигатели на моем самолете расположены под крыльями и, таким образом, в носу фюзеляжа много места для размещения мощного радиолокатора, который к тому времени был создан нашими радиолокационниками.

Тут же у Сталина возникла мысль: нельзя ли эту машину использовать в качестве скоростного разведчика. Я не возражал против этого.

Договорившись в принципе о положительном разрешении всех этих вопросов, Сталин в заключение сказал, что получено предложение и от Артема Микояна, который хочет с теми же двигателями Микулина создать вариант дальнего истребителя на базе серийного самолета МиГ-17.

– Ну, что ж. Перехватчик у нас будет, скоростной разведчик тоже, – это сделает Яковлев, а Микояну дадим задание на дальний истребитель, – закончил Сталин.

Нечего говорить о том, каким счастливым вернулся я к себе в конструкторское бюро.

Мы развернули бешеную деятельность по проработке основных особенностей и характеристик заданных нам самолетов, а также по составлению и согласованию с многочисленными смежными организациями проекта постановления правительства. Нас торопили.

30 июля в том же составе мы опять собрались у Сталина для рассмотрения и утверждения проекта постановления о постройке двигателя АМ-5 конструкции Микулина, двухместного реактивного барражирующего всепогодного и ночного перехватчика Як-25, модификации этого же самолета в качестве разведчика Як-25Р, а также истребителя, послужившего основой для известного истребителя МиГ-19.

Проект постановления был послан Сталину заблаговременно. Он уже был с ним знаком и, почти не высказав никаких замечаний, заявил, что у него возражений нет.

В этот момент Берия раскрыл свою папку и вытащил оттуда какой-то документ.

– Товарищ Сталин, – сказал он, – а вот тут есть еще предложение конструктора Лавочкина.

– Какое предложение? – раздраженно спросил Сталин. – Мне ничего неизвестно о предложении Лавочкина.

На это Берия ответил умышленно равнодушным тоном, желая подчеркнуть свою объективность:

– Да вот он давно прислал… Какой-то необыкновенный перехватчик. И оборудован для ночных и для слепых полетов.

Тут вот на трех страницах… – И он стал читать: – «Радиолокатор, радиостанция, радиокомпас, система слепой посадки» и т. д. и т. п… Целый список. Он предлагает построить эту машину на базе истребителя Ла-200.

Все перечисленные Берия приборы являются обязательной принадлежностью любого перехватчика, в том числе и предложенного мной. Но Берия понадобилось разыграть всю эту сцену и произвести впечатление на Сталина длинным списком аппаратуры только для того, чтобы сорвать мое предложение, оттянуть принятие решения, – короче говоря, подставить ножку.

Сталин вспылил.

– Почему не доложили? – спросил он Хруничева, Хруничев вначале растерялся, но потом ответил, что самолет Ла-200 уже однажды был забракован, как явно неудачный, и поэтому никакой базой для нового самолета он служить не может. А вся перечисленная аппаратура имеется и на перехватчике Як-25.

Сталин ничего не хотел слушать, он только повторял, все

больше накаляясь:

– Почему не доложили? Почему не доложили? Наконец Михаилу Васильевичу удалось разъяснить, что предложение Лавочкина рассматривалось в Министерстве и что оно не получило одобрения. (Впоследствии Лавочкину удалось добиться разрешения на проведение этой работы, но машина у него так и не получилась.)

Я очень перетрусил и за свое дело и, главным образом, за Михаила Васильевича. В то время ничего не было страшнее, чем стать обманщиком в глазах Сталина. А он, не унимаясь, продолжал допрашивать Хруничева:

– Почему не доложили?

Как будто тот умышленно скрыл предложение Лавочкина. В конце концов Сталин понял в чем дело и сказал:

– Принятое решение оставим без изменения, а предложение Лавочкина можно рассмотреть отдельно.

Представленный проект постановления уже был принят, но, подписывая его, Сталин вдруг обратился ко мне:

– А почему здесь в конце записано – разрешить вам при постройке самолета сверхурочные и аккордные работы, выделить суммы для премирования? Почему вам такие преимущества? Вы знаете, что говорят о вас за вашей спиной? Мне говорили, что вы рвач.

– Вас неправильно информировали, – ответил я.

– Как это неправильно? – опять вскипел Сталин.

– Да ведь и премиальные, и сверхурочные, и аккордные имеются в распоряжении всех конструкторов: и Туполева, и Ильюшина, и Лавочкина, и Микояна. Это не является исключением из правила. Наоборот, исключением из правила является то, что наш конструкторский коллектив за последние два года этого не имел, в то время как все остальные имели и имеют.

– Как так? – удивленно спросил Сталин.

Хруничев подтвердил, что это действительно так. Тогда Сталин, все еще раздраженный, обратился ко мне:

– Я хочу, чтобы вы знали, что говорят за вашей спиной.

– Спасибо, что вы мне об этом сказали. Какие же ко мне претензии?

– Мне рассказывали, что вы, пользуясь положением заместителя министра, создали себе самый большой завод.

– Это клевета, у меня самый маленький завод.

Сталин обратился к Хруничеву:

– Так ли это?

Хруничев вынул из кармана справочную книжечку, постоянно

находившуюся при нем, где были записаны все необходимые данные о производственных площадях различных заводов, о количестве оборудования, рабочей силы и т. д., и сказал:

– Это верно, товарищ Сталин, у Яковлева самый маленький завод.

– Говорят, что вы натаскали себе много станков.

– Тоже неверно. У меня станков меньше, чем у любого другого конструктора, – ответил я.

Опять Хруничев подтвердил, что я сказал правду. Михаил Васильевич назвал количество станков в нашем ОКБ, а для сравнения – в опытно-конструкторских бюро Туполева, Микояна, Ильюшина и др.

– Говорят, что вы нахватали лабораторного оборудования, какого нет у других.

– Это тоже неверно. У меня нет ничего такого, чего бы ни было у других.

И опять Хруничев подтверждает правильность моих слов.

– Как же так? – сказал, постепенно успокаиваясь, Сталин. – У меня была совсем другая информация. Странно…

– Это необъективная, вымышленная информация для того, чтобы подорвать доверие ко мне. Между прочим, я предполагал возможность таких обвинений и поэтому за время работы, сначала в Наркомате, потом в Министерстве, не делал ничего, что позволило бы впоследствии бросить мне хотя бы один из тех упреков, которые вы мне сделали.

– И премии не получали за последние годы?

– Совершенно точно, не получали.

– Ничего не понимаю, – удивился Сталин и, к изумлению присутствовавших, обращаясь к Хруничеву и Булганину, сказал:

– Ну, если так, то надо ему создать условия не хуже других.

Он много сделал для нашей авиации и еще сделает. Сделаете? – уже с улыбкой обратился он ко мне.

Из Кремля я проехал в Министерство вместе с М.В. Хруничевым. Он крепко пожал мне руку и сказал:

– Я бесконечно рад за тебя, теперь давай хорошую машину – и все будет в порядке.

В начале 1953 года Хруничев, незадолго до смерти Сталина бывший у него, передал мне, что Сталин интересовался моим перехватчиком и торопил с его испытаниями.

Самолет Як-25 оказался удачным. Он прошел государственные испытания с положительной оценкой и был принят в массовое серийное производство.

После двух памятных для меня личных встреч со Сталиным у него в кремлевском кабинете в августе 1951 года при обсуждении

моего предложения о постройке самолета Як-25, я видел и слушал его на XIX съезде партии. Это было 14 октябри 1952 года в Большом Кремлевском дворце, в зале заседаний Верховного Совета.

Зал был переполнен: делегаты съезда, иностранные делегации братских партий, многочисленные приглашенные. Съезд завершал свою работу. Царствовала атмосфера необыкновенного подъема, праздничной торжественности.

Никто не ждал выступления Сталина. И когда он со своего места в президиуме поднялся и не торопясь, размеренным шагом пошел к трибуне, раздались овации.

Он внятно, не спеша, в своей обычной манере произнес короткую речь, прерывавшуюся неоднократными аплодисментами.

Я сидел довольно далеко от трибуны. Но заметил, что волосы его заметно поседели. Он стал как-то меньше, суше – совсем старичок. Голос, такой знакомый, звучал глуше, слабее. И все-таки в 73-летнем Сталине, в словах его ощущалась большая сила.

Последний раз я видел Сталина на сессии Верховного Совета СССР в декабре 1952 года, там он не выступал.

О болезни и смерти Сталина я узнал утром 6 марта из газеты «Правда» у себя на даче в Жуковке.

Прошло два дня.

Вечером 8 марта звонит мне сосед – маршал связи Пересыпкин.

– Ты был в Колонном?

– Нет, Иван Терентьевич.

– Давай быстро одевайся, едем вместе. Я сейчас собираюсь туда.

И вот мы с Пересыпкиным, оба в военной форме, мчимся в город.

Подъезжаем к первому подъезду Колонного зала со стороны Охотного ряда. Знакомый вестибюль, раздевалка, лестница на второй этаж и большой холл перед эстрадой, где обычно собираются президиумы различных конференций и заседаний перед выходом в зал. Сегодня здесь множество людей.

Через каждые несколько минут – очередной почетный караул. Мне прикрепляют на левом рукаве траурную повязку.

Люстры Колонного зала затянуты черным крепом. Пол покрыт еловыми ветками. На эстраде симфонический оркестр, слева, в центре зала, на возвышении, утопающий в цветах гроб. У изголовья и в ногах его стоят часовые.

В числе других и я стал в почетный караул.

Не стыжусь признаться: комок подступил к горлу. Я с трудом

сдерживался, чтобы не разрыдаться.

В два часа ночи доступ в Колонный зал для прощания прекращен.

Я вернулся домой. Здесь мне вручили только что полученный конверт с пропуском на Красную площадь на похороны… Утро 9 марта 1953 года было холодным и хмурым. На одной из ближайших к Мавзолею трибун с болью в сердце пережил я всю печальную церемонию похорон.

Воспоминания

На протяжении многих лет по роду своей работы – авиаконструктора и заместителя министра, – мне приходилось неоднократно, а одно время часто, встречаться с И.В. Сталиным – секретарем Центрального Комитета партии, главой правительства и Верховным главнокомандующим.

Запомнились штрихи, позволяющие в какой-то мере судить о характере и индивидуальности этого сложного человека. Я буду говорить только о том, что мне лично доподлинно известно, что я сам видел, чему сам был свидетелем.

Все мало-мальски важные авиационные вопросы решались, как правило, с участием и под руководством Сталина. Он любил авиацию, лично знал ведущих деятелей нашей авиации и охотно занимался авиационными делами.

Как правило, повседневное обсуждение важнейших государственных дел велось у Сталина в узком кругу лиц, без каких-либо записей и стенограмм, сопровождалось свободным обменом мнений, и окончательное решение принималось после того, как сам Сталин, как говорится, подведет черту. Конечно, его личное мнение было всегда решающим, но формировалось оно под влиянием высказываний присутствовавших.

Сталин был немного ниже среднего роста, сложен очень пропорционально, держался прямо, не сутулился. Я никогда не видел у него румянца, цвет лица – серо-землистый. Лицо в мелких оспинах. Волосы гладко зачесаны назад, черные, с сильной сединой. Глаза серо-коричневые. Иногда, когда он хотел, – добрые, даже без улыбки, а с улыбкой – подкупающе ласковые. Иногда, в гневе – пронзительные. Когда раздражался, на лице появлялись мелкие красные пятна.

Сталин во всем, что касалось лично его, выглядел исключительно простым. Одет был обычно в серый шерстяной полувоенный китель. Брюки штатского образца, из той же ткани, заправлены с напуском в очень мягкие шевровые сапоги с тонкой подошвой, почти без каблуков. Иногда такие же брюки носил навыпуск. В годы войны часто бывал в маршальской форме.

Говорил Сталин правильным русским языком, но с довольно заметным кавказским акцентом. Голос глуховатый, горловой. Жестикуляция, а также движения и походка – умеренные, не порывистые, но выразительные.

Во время совещаний, бесед Сталин мягко прохаживался вдоль кабинета. Походит из конца в конец, слушая, что говорят, а потом присядет на стоящий в простенке между окнами большой диван.

Посидит на самом его краешке, покурит и опять принимается ходить, слушая собеседника, редко перебивает его, дает возможность высказаться.

При обсуждении какого-либо вопроса машинально водил толстым синим или красным карандашом по листу чистой бумаги, пачка которой всегда лежала перед ним. На этом листе записывал свои замечания. Уходя домой, листочки эти складывал и уносил с собой.

На совещаниях у Сталина в узком кругу, как уже говорилось, не было стенографисток, секретарей, не велось каких-либо протокольных записей. На заседаниях в ЦК с более широким составом участников, Сталину часто посылали записки.

Он всегда прочитывал записку, свертывал аккуратно и прятал в карман.

Я заметил в Сталине такую особенность: если дела на фронте хороши – он сердит, требователен и суров; когда неприятности – шутит, смеется, становится покладистым. В первые месяцы войны мы находились под впечатлением неудач, наши войска отступали, всем было очень тяжело. Сталин никогда не показывал виду, что и ему тяжело. Я ни-Фотопортрет И.В. Сталина, вы-когда не замечал у него растерянности, наоборот, казалось, что настроение у него бодрое, отношение к людям терпимое. Он понимал, видимо, что в такие моменты людей нужно поддержать, подбодрить.

Фотопортрет И.В. Сталина, выполненный в 1936 году. С 1940 года он находился и по сегодняшний день находится в мемориальном кабинете авиаконструктора. Фото М.В. Альперта. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Между прочим, интересная черта была у Сталина: когда он сердился, то поднимался со стула и, стоя, кого-нибудь отчитывал, накаляясь все больше и больше, наконец раскуривал свою трубку, начинал ходить вдоль кабинета, постепенно успокаиваясь. Все знали: начал ходить – верный признак того, что гроза миновала.

Сталин не терпел суетливости. Если он принял решение, сказал, поручил – должно быть сделано точно в срок, без проволочек. И это знали все его окружавшие.

Для достижения поставленной цели Сталин не останавливался перед самыми крутыми мерами.

Я не помню, чтобы он когда-нибудь торопился. Вместе с тем по обсуждавшимся у него вопросам решения принимались немедленно, как говорится, не сходя с места, однако лишь после всестороннего обсуждения и обязательно с участием специалистов, мнение которых всегда выслушивалось

внимательно и часто бывало решающим, даже если вначале и расходилось с точкой зрения самого Сталина. Изредка, если вопрос был особенно сложный и требовал дополнительной подготовки, на проработку давалось не больше двух-трех дней.

А.С. Яковлев в своем рабочем кабинете в ОКБ-115. 1947 г.
Фото А.С. Шайхета, Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

С людьми Сталин был вежлив, обращался всегда на «вы». Никого и никогда не называл по имени и отчеству, а товарищ такой-то. Единственное известное мне исключение делалось для начальника Генерального штаба первых месяцев войны пожилого маршала Шапошникова, которого Сталин, может быть из уважения к возрасту, величал по имени и отчеству – Борис Михайлович.

К Сталину все окружающие обращались, конечно, всегда на «вы» и «товарищ Сталин». Иногда лишь лица, впервые к нему попадавшие, по «неопытности» говорили «Иосиф Виссарионович».

Только два человека – Молотов и Ворошилов – были со Сталиным на «ты», Я слышал также, как Ворошилов говорил Сталину «Коба». «Коба» – это дореволюционная подпольная

кличка Сталина.

Первое время, когда я еще не был заместителем министра, вызывая к себе, Сталин обычно спрашивал:

– Вы не очень заняты?

Или:

– Могли бы вы сейчас без ущерба для дела ко мне приехать?

– Конечно, товарищ Сталин!

– Тогда приезжайте быстрее.

Всякий раз, когда я от него уходил, Сталин спрашивал:

– Машина есть?

Когда Сталину требовалось поговорить с кем-нибудь по телефону, он почти никогда сам не звонил. В таких случаях вызывал Поскребышева и говорил:

– Пусть позвонит такой-то.

В повседневной работе нередко бывало так, что человек, получив новое назначение и столкнувшись с трудностями, жаловался на отсутствие кадров: «Не с кем работать», «Не на кого опереться» – и, чтобы «опереться», тянул за собой так называемый «хвост», то есть сотрудников с прежней работы. Я слышал от Сталина решительные возражения против подобного «перетаскивания» людей.

– Люди в общем везде одинаковые, – говорил он. – Конечно, хорошо было бы всем дать хороших людей, но хороших мало, всех хорошими не сделаешь. Есть средние работники – их много, больше, чем хороших, а есть и плохие, плохие тоже бывают. Надо работать с теми, кто есть.

Еще я обратил внимание на такую реплику:

– У каждого есть недостатки и промахи в работе, святых людей нет. Поэтому с маленькими недостатками в работе каждого нужно мириться. Важно, чтобы баланс был положительный. Вы думаете, у вас нет недостатков? – дотронулся он рукой до моего плеча. – И у вас есть. И у меня тоже есть недостатки, хотя я – «великий вождь и учитель». Это мне из газет известно, – пошутил Сталин.

В то же время я бывал свидетелем, когда он проявлял необычайную резкость и отнюдь не считался с «положительным балансом» работника. Одному крупному хозяйственнику Сталин сказал:

– Я вижу, вы спокойную жизнь любите. Тогда вам надо на кладбище. Там покойники не будут с вами ни о чем спорить и ничего от вас не потребуют.

Сталин не терпел верхоглядства и был безжалостен к тем, кто при обсуждении вопроса выступал, не зная дела. Выступать легкомысленно в его присутствии отбивало охоту раз и навсегда.

Требовательность в работе – характерная черта его стиля. Дается задание ответственному работнику. Тот говорит:

– Товарищ Сталин, срок мал и дело трудное!

– А мы здесь только о трудных делах и говорим. Потому-то вас и пригласили сюда, что дело трудное. Скажите лучше, какая вам нужна помощь, а сделать придется все, что надо, и к сроку.

Если кто-нибудь старался обосновать отказ от задания пространными объяснениями он прерывал:

– Не объясняйтесь. Да или нет? Нет? Так. Что же делать! Поручим другому.

Сталин любил, чтобы на его вопросы давали короткий, прямой и четкий ответ, без вихляний. А так как вопросы он задавал самые неожиданные, я не завидовал наркому, которому приходилось часто докладывать и всегда быть готовым к ответу на любой вопрос. Иногда, бывало, пот лил с него градом, только успевал лоб утирать носовым платком.

Обычно тот, кто в первый раз бывал у Сталина, долго не решался ответить на заданный вопрос, старался хорошенько обдумать, чтобы не попасть впросак. Так и я первое время, прежде чем ответить, мялся, смотрел в окно, на потолок. А Сталин, смеясь, говорил:

– Вы на потолок зря смотрите, там ничего не написано. Вы уж лучше прямо скажите и говорите, что думаете. Это единственное, что от вас требуется.

Как-то я затруднился ответить на поставленный вопрос: не знал, как будет воспринят мой ответ, понравится ли то, что скажу. Сталин нахмурился:

– Только, пожалуйста, отвечайте так, как вы сами думаете. Не угодничайте. В разговорах со мной не нужно этого. Мало пользы получится от нашего разговора, если вы будете угадывать мои желания. Не думайте, что, если вы скажете невпопад с моим мнением, будет плохо. Вы специалист. Мы с вами разговариваем для того, чтобы у вас кое-чему поучиться, а не только чтоб вас поучать.

И он тут же рассказал об одном руководящем работнике, освобожденном в свое время от должности:

– Что в нем плохо? Прежде чем ответить на какой-нибудь вопрос, он прямо-таки по глазам старается угадать, как сказать, чтобы не получилось невпопад, чтобы понравилось, чтобы угодить. Так и смотрит в рот, чтобы повторить за начальством какую-нибудь глупость. Такой человек, сам того не желая, может принести большой вред делу. Опасный человек.

И продолжал:

– Если вы твердо убеждены, что правы и сумеете доказать

свою правоту, никогда не считайтесь с чьими-то мнениями, а действуйте так, как подсказывает разум и ваша совесть.

Сталин умел шуткой разрядить напряжение при обсуждении самого острого вопроса.

Неоднократно я замечал, что Сталин не терпит безграмотности. Он возмущался при чтении плохо составленного документа. Иногда «экзамен» на грамотность приходилось сдавать на ходу.

Часто при обсуждении вопросов Сталин предлагал высказаться всем желающим, у некоторых сам спрашивал мнение, затем подводил итоги. Пододвинет кому-нибудь лист бумаги, карандаш и говорит:

– Пишите.

И сам диктует.

Мне не раз приходилось писать под его диктовку решения по авиационным вопросам. Он диктует, нет-нет да и подойдет и через плечо поглядит, как получается. Однажды он остановился, посмотрел написанное и моей же рукой с карандашом поставил запятую.

В другой раз я не совсем удачно построил фразу. Он сказал: – С подлежащими у вас что-то не в порядке. Вот как нужно! И поправил.

– Если человек не может правильно изложить свои мысли, – говорил как-то Сталин, – значит, он и мыслит так же хаотично. Как же он в порученном деле наведет порядок?

Прочитав однажды документ, составленный одним военным, Сталин сказал:

– Вот безграмотный человек! А попробуй упрекнуть – сейчас начнет свою неграмотность объяснять рабоче-крестьян-ским происхождением. Это некультурность и неряшливость. Особенно в оборонном деле недопустимо рабочим и крестьянским происхождением объяснять недостатки своего образования, свою техническую неподготовленность, незнание дела. Враги нам скидки на социальное происхождение не сделают. Именно потому, что мы рабочие и крестьяне, мы должны быть всесторонне и безукоризненно подготовлены по всем вопросам не хуже врага.

Часто, сам хорошо зная данный вопрос, Сталин вместе с тем требовал у докладчика подробностей, желая проверить его подготовленность и осведомленность в докладываемом деле.

Однажды, когда мне хотелось доложить один технической вопрос доходчивее, понятнее, он сказал:

– А ну-ка еще попроще, еще популярнее.

Потом опять:

– А еще понятнее нельзя? И через некоторое время:

– Ну, а еще… – И засмеялся.

Только тогда я понял, что переусердствовал.

Иногда Сталин получал деловые бумаги, авторы которых считали не только уместным, но и позволительным в конце письма добавлять всяческие излияния чувств и уверения в своей преданности. При чтении такого письма вслух, дойдя до концовки, Сталин либо пропускал ее, либо говорил:

– Ну а здесь, как полагается: «Ура! Ура! Да здравствует ВКП(б) и ее вождь великий Сталин!»

И, лукаво прищурившись, добавлял:

– Думает меня этим подкупить, заручиться поддержкой.

Сталин не мог спокойно относиться к фактам безразличного отношения командиров к нуждам бойцов. Однажды, выслушав доклады нескольких высших командиров, прибывших с фронта, и узнав о плохом подвозе питания и обмундирования для солдат, Сталин вспылил и с возмущением сказал:

– Стыдно! Вы – коммунисты! Смотрите, – он кивнул на висевшие у него в кабинете портреты Суворова и Кутузова, – дворяне, помещики Кутузов, Суворов проявляли больше заботы о своих солдатах, больше знали своего солдата, больше любили его, чем вы, советские командиры-коммунисты.

Еще во время войны с белофиннами мне довелось слышать разговор о снабжении войск продовольствием. В ту зиму стояли необычно сильные морозы. Сталин возмущался:

– Посылают на фронт белый хлеб, колбасу, икру. Кому это нужно? Все померзло, превратилось в камень. Забыли о простых русских сухарях, известных еще со времен Петра. Удобная пища для солдата в любом походе: и в жару и в холод.

Технический ли происходил разговор или на политическую тему, Сталин приводил для иллюстрации подходящие к случаю примеры из истории, мифологии, из классической литературы.

Обладая редкой памятью, он мог цитировать почти дословно большие отрывки из некоторых произведений.

Из писателей, как я заметил, наиболее часто в подходящих случаях Сталин цитировал Салтыкова-Щедрина, Чехова, Гоголя. Чувствовалось, что был он человек весьма начитанный. Однажды за ужином он очень к месту с иронией сравнивал героев романа Рабле «Гаргантюа и Пантагрюэль» – шедевра французской литературы XVI века – с некоторыми современными деятелями.

Сталин одобрительно высказывался о приключенческих романах Майна Рида, Жюля Верна, Фенимора Купера. Вспоминал, что в детстве зачитывался книгами этих писателей. Когда я спросил его, почему же сейчас (это было до войны) почти не

издают у нас этих писателей, он ответил:

– Нельзя же по каждой мелочи принимать решение правительства.

В первые годы знакомства Сталин интересовался моим чтением, рекомендовал книги, которые следовало бы перечитать.

Однажды речь коснулась работников, не совсем хорошо себя проявивших, и Сталин вскользь заметил:

– Вот еще Мильтиад и Фемистокл из Замоскворечья!

Я не понял и задал вопрос:

– Почему из Замоскворечья?

– А вы не знаете, кто были Мильтиад и Фемистокл?

– Полководцы в Древней Греции.

– А чем они отличались?

– В битвах каких-то… А чем, точно не знаю.

Сталин достал из книжного шкафа том Энциклопедического словари Брокгауза и Ефрона, отыскал статью «Фемистокл», указал пальцем нужное место.

– Читайте вслух, – сказал он.

Я прочитал фразу, относящуюся к Фемистоклу:

– «После Марафонской битвы он, как говорили, не спал по ночам и на вопрос друзей отвечал, что «слава Мильтиада не дает ему спать».

– Как известно, оба они кончили печально, – заметил Сталин.

– Так и наши доморощенные, замоскворецкие – завидуют один другому, а дело страдает.

Характеризуя одного хвастуна, Сталин сравнил его с чеховским персонажем, который хвалился, что «в Греции все есть».

– Помните?

– Нет, не помню, товарищ Сталин.

– Чехова не читали?

– Читал, конечно, а этого не помню.

– Перечитайте.

Намечалось испытание одного нового самолета. Провести его нужно было очень срочно. Нашлись современные пошехонцы из авиационников, предложившие отвезти машину для испытания далеко от завода на том основании, что там находится летчики-испытатели.

Сталин сказал:

– Зачем же машину везти? Проще летчикам сюда приехать. Кто же так работает?! Почему не думаете? С щедринских глуповцев пример берете. Знаете, как они теленка на баню тащили, а Волгу толокном замесили?

Оценивая работу одного из виднейших наших конструкторов,

Сталин сказал, что этот конструктор скупо совершенствует свой двигатель и как будто все придерживает его резервы.

– Он похож на Козловского, который никак не хочет петь в полный голос, все время «экономит» свой тенор, приберегает свои возможности…

Знаменитый дирижер Николай Семенович Голованов рассказывал мне, что Сталин любил Большой театр. В 20-х годах он часто бывал в нем, с удовольствием смотрел балет и слушал оперу.

– Как-то зимой, после спектакля, – вспоминал Николай Семенович, – возвращался Сталин пешком домой, – жил он тогда в Кремле, в Кавалерском корпусе. Мы с секретарем ЦИК Авелем Енукидзе его провожали. Был мороз. Сталин в своей известной дохе, мы с Енукидзе в шубах и меховых шапках. Улицы безлюдны. У Манежа увязался за нами какой-то мужичок в рваной овчине и пристает: «Господа хорошие, подайте милостинку Христа ради».

Енукидзе порылся в карманах, мелочи не нашел и, чтобы отвязаться, дал ему червонец. Нищий отстал, но, удивленный такой щедростью, крикнул вдогонку: «У, буржуи проклятые!» Сталин не раз потом вспоминал этот случай и подтрунивал над нами, что мы буржуи и что придется нас как следует проверить…

Между прочим, Голованов говорил, что Сталин мог приехать на спектакль, который видел уже неоднократно, и посидеть час-полтора в глубине ложи, не замеченный зрителями.

С удовольствием он смотрел выступления ансамбля Красной Армии под руководством Александрова. Сталину очень нравилась сценка «Подмосковная лирика» из хореографической постановки Игоря Моисеева «Картинки недавнего прошлого». Он всегда весело смеялся и долго аплодировал артистам. Зная об этом, устроители кремлевских концертов в дни больших приемов обязательно включали в программу этот номер.

Служебная резиденция и квартира Сталина в Кремле находились в северном углу выходящего к Никольской башне большого правительственного трехэтажного и треугольного в плане здания, построенного еще знаменитым архитектором Казаковым при Екатерине Второй. Те, кто часто бывал у Сталина, называли это место «уголок». Выезжая по вызовам к Сталину, я всегда говорил шоферу: «В уголок», и он уже знал, куда надо ехать.

Подъезд располагался в основании угла треугольника, прямо у Никольских ворот, которые всегда были заперты и никогда не открывались. Поэтому, чтобы попасть к Сталину, надо было через южные – Боровицкие ворота – проехать по диагонали почти весь Кремль к северным – Никольским воротам.

Кабинет и все служебные помещения, а также примыкавшая к ним кремлевская квартира Сталина были расположены на втором этаже.

При входе с крытого, старинного, парадного крыльца в вестибюль по обе стороны дверей стояли два подтянутых щеголеватых лейтенанта с красными петлицами, которые после проверки пропуска, вежливо козырнув, предлагали пройти дальше – по широкой каменной лестнице, устланной красной ковровой дорожкой, или на лифте подняться на второй этаж.

С лестничной площадки по длинному безлюдному коридору попадали в секретариат – не очень большую, светлую комнату, где сидели три человека.

Прямо перед входом, в простенке между окнами, выходившими на Арсенал, письменный стол – старинное шведское бюро – генерала В.Н. Власика – начальника личной охраны Сталина.

Справа, рядом с дверью в приемную, стол помощника Сталина – Л.А. Логинова.

В приемной всегда пусто: очень редко можно было увидеть здесь ожидающих. Приглашенные долго не задерживались, как правило, их принимали точно в назначенное время.

Посреди приемной на большом столе обычно были аккуратно разложены многочисленные свежие советские и зарубежные газеты и журналы, в том числе такие, как американский «Лайф».

У левой стены секретарской комнаты – стол А.Н. Поскребышева, первого помощника Сталина. За спиной Поскребышева в деревянной рамочке на стене – небольшой акварельный портрет молодого Сталина времен царицынской эпопеи в буденновском распущенном шлеме защитного цвета с нашитой суконной ярко-красной звездой. В других служебных помещениях Сталина его портретов не было.

Из секретарской, мимо Поскребышева, проходили в небольшую комнату, которую в шутку называли «предбанник». Здесь поочередно находились дежурные офицеры охраны в чине полковников, Горбачев или Кузьмичев, которые впервые входившим в кабинет посетителям, не знакомым со здешними порядками, предлагали сдать оружие, если таковое имелось. Входить к Сталину с оружием не полагалось.

Из этой комнаты, где, между прочим, была вешалка для приходивших к Сталину членов Политбюро, двустворчатая дверь с тамбуром вела в кабинет.

Большой кабинет со сводчатым потолком тремя окнами выходил на кремлевский двор, на Арсенал. Белые гладкие стены снизу в рост человека облицованы светлой дубовой панелью.

Справа, как войдешь, витрина с посмертной маской Ленина. Налево – большие напольные часы в футляре черного дерева с инкрустацией. Через весь кабинет – ковровая дорожка к большому письменному столу. На столе много книг и всевозможных материалов. За столом – кресло, слева от него – столик с телефонами. Телефоны разного цвета имеют различное назначение. Вся мебель из темного дерева, старомодная, громоздкая.

Над письменным столом – известный портрет Ленина, выступающего на трибуне.

На столе модель самолета с надписью: «Сталинский маршрут». На таком самолете Чкалов, Байдуков и Беляков совершили в 1936 году замечательный перелет из Москвы на остров Удд.

Слева от входа, вдоль противоположной окнам стены кабинета, на которой портреты Маркса в Энгельса, стоит длинный стол, покрытый темным сукном; к столу с обеих сторон придвинуты стулья. Сталин сидел обычно в дальнем от входа конце кабинета во главе этого большого стола.

В простенке между окнами кабинета – книжный шкаф. Книги: собрание сочинений Ленина, Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Большая Советская Энциклопедия…

В другом простенке большой, обитый черной кожей, неуютный и какой-то холодный диван, а перед письменным столом два таких же кресла. Бывало, Сталин ходит, ходит по кабинету, посидит немного и опять принимается ходить, – сидеть он не любил.

Во время войны появились портреты Суворова и Кутузова, бездарно выполненные, в безвкусных дешевых рамах.

Сталин любил, чтобы в кабинете было светло. Сам включал полный свет люстр. Опускал или поднимал шторы на окнах кабинета в зависимости от погоды и времени дня.

Из кабинета раскрыта дверь в следующую комнату, стены которой сплошь увешаны географическими картами. Посередине комнаты стоит большой глобус.

Между прочим, с этой комнатой у меня связано следующее воспоминание.

Однажды Сталин выносит из нее в кабинет какой-то сверток и разворачивает его на вытянутой руке. Оказывается, это длинный, до полу, бумажный свиток с китайскими иероглифами.

– Получил письмо от Чан Кайши, просит помощи и совета, обращается ко мне «отец и учитель»… Вот еще ученичка бог послал, – иронически усмехнулся Сталин.

Рабочий день Сталина начинался, как правило, после трех

часов пополудни. Заканчивал он работу не раньше двух-трех часов ночи, а нередко и позже.

Сталин часто приглашал после этого к себе домой ужинать, или, как он говорил, «обедать».

– На сегодня, кажется, хватит, – говорил он. – Не знаю, как другие, а я проголодался. Специально никого не приглашаю, чтобы это не приняли как обязательное и обременительное, а кто хочет пообедать, прошу!

Ну кто откажется!

Все идут с ним на кремлевскую квартиру.

Кремлевская квартира граничила со служебным кабинетом. Окнами выходила, так же как и кабинет, на Арсенал.

Обстановка столовой более чем скромная. Налево, во всю стену, старинный, громоздкий, темного дерева буфет с бокалами и, по кавказскому обычаю, рогами для вина. Посредине – стол, накрытый белоснежной скатертью человек на десять. В простенке, напротив входной двери, между окнами, тахта-диван. Направо у стены – шкаф с книгами и дверь во внутренние комнаты.

К приходу приглашенных на ужин стол накрыт. Поставлены приборы.

На правом от входа конце стола все холодные кушанья, закуска. Несколько бутылок, включая шампанское и коньяк. Водка – в графинах. Две суповницы, накрытые крышками: харчо и другой какой-либо суп. Стопка тарелок. Суп каждый сам себе наливает. Вообще никакого обслуживающего персонала за столом нет. Изредка женщина в белом халате и головной повязке приносит что-нибудь горячее.

Ужин, или, как говорил Сталин, «обед», по существу, являлся продолжением совещания, начатого в служебном кабинете. Но разговор шел свободнее, чередовался обменом мнениями на самые разнообразные темы: политические, международные, по вопросам техники, литературы, искусства. Увлекшись каким-нибудь вопросом, Сталин шел к шкафу, доставал нужную книгу. Если в разговоре требовалась справка по географии, он брал свою старую, уже потертую карту, раскладывал ее на столе и говорил:

– Посмотрим на моей карте. Правда, она поистрепалась порядочно, но еще служит.

Обстановка за столом самая непринужденная. Сам Сталин ел очень ограниченно и пил, как правило, легкое столовое виноградное вино «Цинандали», «Напареули» или шампанское из маленькой рюмочки.

Время от времени, чтобы прекратить многословие кого-нибудь из сидящих за столом, Сталин поднимал рюмочку со словами: «За здоровье оратора!»

Иногда кто-нибудь из присутствовавших в подходящий момент, в интервале между разговорами, произносил: «За здоровье товарища Сталина!» и поднимал свой бокал. Сталин в таком случае молча пригубливал свою рюмку.

В связи с этим припоминается следующий случай, когда садист Берия хотел зло «подшутить» надо мной.

Как-то во время ужина Берия и Анастас Микоян, о чем-то пошептавшись, отошли к буфету, вытащили оттуда кавказский рог, вылили в него целую бутылку вина и подошли оба ко мне. Я встал. Умышленно громко, чтобы слышал Сталин, Берия сказал: «За здоровье товарища Сталина!», а Микоян протянул мне рог с вином.

Изумленный, с рогом в руках, я на мгновение задумался, что же мне делать. Никогда в жизни я не пил вино такими дозами.

Сталин заметил мое замешательство, ни слова не говоря, поднялся со своего места, подошел к нам, взял рог из моих рук и передал его Микояну, а мне протянул маленькую рюмочку вина, и без лишних слов вернулся на свое место.

– За мое здоровье, – сказал он, чокнувшись со мной.

Микояну не оставалось ничего другого, как осушить рог до дна и в придачу сплясать лезгинку вокруг стола.

Все рассмеялись, особенно громко смеялся Берия.

Другой случай. Дело было на даче в Кунцево.

После напряженной работы и последовавшего за нею ужина, Сталин пригласил присутствовавших, в том числе нас с наркомом, Берию, Маленкова и Микояна, сыграть в биллиард. Биллиардная была отдельным от дачи павильоном в саду.

До этого мне редко доводилось играть в бильярд, – главным образом во время отдыха в санатории. Я никак не мог соревноваться с такими первоклассными игроками, как сам Сталин и другие. Мне пришлось играть в паре с Микояном. Когда, как и следовало ожидать, партия была нами проиграна, Берия и Микоян, по неписанному правилу, стали требовать от меня пролезть под бильярдным столом.

Сталин удержал меня, взяв за руку, и предложил пролезть под столом Микояну.

Однажды, при разъезде после ужина с кремлевской квартиры Сталина, Берия опять попробовал надо мной «подшутить». Причем эта «шутка» могла бы окончиться для меня совсем не безобидно.

Перед тем, как разойтись, в раздевалке, я почувствовал, что кто-то ко мне притиснулся неестественно близко и тотчас же ощутил в правом кармане пальто твердый предмет. Обернулся, – смотрю Берия отдернул свою руку и сразу отошел.

Я, не спеша, как будто ничего не заметил, поправил шарф, застегнулся, а потом сунул руку в карман и едва не вскрикнул от боли, наткнувшись на вилку, положенную острием вверх.

На глазах у Сталина, который ждал, пока все оденутся, чтобы выйти вместе, я положил серебряную вилку на подзеркальный столик.

Сталин неодобрительно покачал головой, взял меня под руку и так мы спустились по лестнице вниз и дошли до его «роллс-ройса». Он пожелал спокойной ночи и поинтересовался – есть ли у меня машина.

А Берия в это время балагурил, как ни в чем не бывало, с Маленковым.

Сталин прекрасно понимал. как такие бериевские «шуточки» могли на меня подействовать – молодого, не привыкшего к ним человека – и, щадя мое самолюбие, не раз ограждал от них.

Сталин часто ставил в пример жизнь и работу Владимира Ильича Ленина. Он любил вспоминать различные встречи с ним. Однажды он рассказал такой случай.

В 1918 году советское правительство решило переехать из Петрограда в Москву. Время было тревожное, в Москве только что был подавлен мятеж эсеров и меньшевиков.

– Когда приехали в Москву, – рассказывал Сталин, – мы, спутники Владимира Ильича очень боялись за его безопасность. Поэтому, увидев, что ехать нужно в открытой машине, посадили Ленина, а сами вокруг него встали, чтобы не было видно Ильича и чтобы прикрыть его в случае покушения. Владимир Ильич никак не хотел с этим примириться и требовал от нас сесть рядом с ним. Но мы отказались и всю дорогу ехали стоя.

Как-то за обедом, на квартире у Сталина в Кремле, зашел разговор о романе Алексея Толстого «Петр Первый».

Говорили о личности Петра, о его исторической роли в развитии России.

Один из присутствовших упрекнул Петра в излишней жестокости, на что Сталин заметил

– В белых перчатках он ничего бы не смог сделать.

Имея возможность наблюдать Сталина не только в рабочем кабинете, но и в домашних условиях, я запомнил и обстановку, в которой он жил.

Независимо от того, когда кончалась работа, нередко и в 5–6 часов утра, Сталин отправлялся ночевать на ближнюю дачу.

Насколько я помню, он всегда ездил на черном «паккарде» – несколько таких машин было куплено перед войной в Америке.

Машина имела бронированный кузов и толстые, пуленепробиваемые стекла зеленоватого цвета. В поездках по

городу и за городом Сталина всегда сопровождали две машины с охраной.

Ближняя дача расположена почти в черте Москвы, в Кунцеве, среди елового лесочка. Приземистый дом скрыт за елками. За воротами – стоянка машин и домик охраны. К даче идут пешком по асфальтовой дорожке.

Идущих на дачу встречал дежурный чекист.

Прихожая дома облицована светлым дубом. Слева – вешалка Сталина, справа – для посетителей. Справа же дверь в кабинет. Прямо – вход в большой зал с длинным столом и тахтой в полотняном чехле. Обстановка весьма скромная. Простые канцелярские стулья. Несколько цветных репродукций на стенах. На полу стандартные розовые дорожки с каймой. Так называемые «кремлевские дорожки» – мечта всех снабженцев. Стандартные люстры.

До переезда на дачу под Кунцевом Сталин жил на дальней даче, в 35 километрах от Москвы, в Горках-10 по Успенскому шоссе.

Кунцевская же была рядом, много ближе к Кремлю. В годы войны нередко сюда, к Верховному главнокомандующему приезжали для доклада военачальники с фронтов, генштабисты, руководители военной промышленности.

Их глазами

Много всяких слухов и небылиц распространяли на Западе до войны, во время войны и после нее о железном занавесе, отгораживающем Страну Советов от остального «свободного мира», о Сталине и вообще обо всем нашем.

Все это было результатом и плодом не только и не столько неосведомленности, а умышленно искаженной информации и недоброжелательного отношения людей, знакомых с нашей действительностью понаслышке. Поэтому большой интерес представляют впечатления авторитетных западных деятелей, имевших неоднократные контакты с советским руководством, лично со Сталиным и составивших о нем определенное представление, Из всех видных деятелей периода Второй мировой войны, по-видимому, Сталин был проще и внешне человечнее других, что отмечают и все иностранцы, имевшие общение со Сталиным.

Воспоминания Черчилля, Рузвельта и Гопкинса с этой точки зрения весьма характерны и дополняют портрет Сталина – государственного деятеля и политика, – воспринятый их глазами и личными впечатлениями.

В числе других интересны воспоминания Эллиота Рузвельта – сына американского президента периода Второй Мировой войны Франклина Рузвельта. В книге «Его глазами», изданной издательством «Иностранная литература» в Москве в 1947 году Эллиот рассказывает о своем разговоре с отцом о Сталине.

– О чем вы говорили? – спросил я. – Или это государственная тайна?

– Вовсе нет, – возразил отец. – Разговор проходил большей частью в таком духе:

«Как вам понравилось ваше помещение?», «Я вам очень благодарен за то, что вы предоставили мне этот дом», «Что нового на Восточном фронте?» (Кстати, оттуда поступают прекрасные новости. Сталин очень доволен; он надеется, что еще до того, как мы отсюда разъедемся, Красная Армия перейдет границу Польши.) В общем, вот такой разговор. У меня и не было особенного желания сразу же приступать к делу.

– Прощупывали друг друга, так что ли?

Отец нахмурился:

– Я бы выразился не так.

– Я пошутил, – поправился я.

– Мы знакомились друг с другом, выясняли, что мы за люди.

– Что же он за человек?

– Как тебе сказать… У него густой низкий голос, он говорит не спеша, кажется очень уверенным в себе, нетороплив – в общем, производит сильное впечатление.

– Он тебе понравился?

Отец решительно кивнул годовой.

Сталин пробыл у него всего несколько минут, затем явился с официальным визитом министр иностранных дел Молотов, а в 4 часа состоялось первое пленарное заседание «Большой тройки».

– Сталину показали наш план операции «Оверлорд», – сказал отец с улыбкой. – Он взглянул на него, задал один-два вопроса и затем прямо спросил: «Когда?»

– Я уверен, что мы со Сталиным поладим, – сказал отец. – В ближайшие дни будет ликвидировано немало недоразумений и подозрений прошлого, надеюсь, раз и навсегда.

Отцу показалось забавным, что в одном отношении Черчилль реагировал на присутствие маршала Сталина, как самый обыкновенный смертный: хотя в Касабланке Черчилль обычно носил синий в полоску костюм, а в Каире, как правило, белый летний, в Тегеране, увидев маршала Сталина в военном мундире, Черчилль тоже надел свой мундир высшего офицера Королевских воздушных сил.

…я направился к отцу, ожидая с некоторым волнением условленного визита Сталина и Молотова. Они прибыли точно в назначенное время в сопровождении худощавого Павлова. Меня представили. Мы пододвинули кресла к кушетке отца; я уселся, собираясь с мыслями. Я был удивлен тем, что Сталин ниже среднего роста, хотя мне и раньше рассказывали об этом. К моему большому удовольствию он весьма приветливо поздоровался со мной и так весело взглянул на меня, что и мне захотелось улыбнуться.

Когда Сталин заговорил, предложив предварительно мне и отцу по русской папиросе с двухдюймовым картонным мундштуком, которая содержит на две-три затяжки крепкого темного табака, я понял и другое: несмотря на его спокойный низкий голос, размеренную речь и невысокий рост, в нем сосредоточена огромная энергия; он, по-видимому, обладает колоссальным запасом уверенности и выдержки. Слушая спокойную речь Сталина, наблюдая его быструю, ослепительную улыбку, я ощущал решимость, которая заключена в самом его имени: Сталь.

– Этот человек умеет действовать. У него цель всегда перед глазами. – Отец говорил медленно и задумчиво. – Работать с ним – одно удовольствие. Никаких околичностей. Он излагает вопрос, который хочет обсудить, и никуда не отклоняется[4].

Вот впечатления Гарри Гопкинса – после двух встреч со Сталиным 30–31 июля 1941 года в Москве, куда он прилетел в качестве личного представителя президента США. Ф.Д. Рузвельта, для установления непосредственного контакта с Советским правительством.

Гарри Гопкинс писал о Сталине в журнале «Американ»: «Ни разу он не повторился. Он говорил так же, как стреляли его войска, – метко и прямо. Он приветствовал меня несколькими быстрыми русскими словами. Он пожал мне руку коротко, твердо, любезно. Он тепло улыбнулся. Не было ни одного лишнего слова, жеста или ужимки. Казалось, что говоришь с замечательно уравновешенной машиной, разумной машиной. Иосиф Сталин знал, чего он хочет, знал, чего хочет Россия, и он полагал, что вы также это знаете. Во время этого второго визита мы разговаривали почти четыре часа. Его вопросы были ясными, краткими и прямыми.

Как я ни устал, я отвечал в том же тоне. Его ответы были быстрыми, недвусмысленными, они произносились так, как будто они были обдуманы им много лет назад.

За время нашего разговора его телефон позвонил только один раз. Он извинился за то, что прервал беседу, сказав мне, что он договаривается о своем ужине на 12.30 ночи. В комнату ни разу не входил секретарь с донесениями или бумагами. Когда мы попрощались, мы пожали друг другу руки с той же решительностью. Он сказал «до свидания» один раз, точно так же, как он только один раз сказал «здравствуйте». И это было все. Может быть, мне только показалось, что его улыбка была более дружелюбной, немножко более теплой. Быть может, так было потому, что к слову прощания он добавил выражение уважения к президенту Соединенных Штатов.

Никто не мог бы забыть образ Сталина, как он стоял, наблюдая за моим уходом, – суровая, грубоватая, решительная фигура в зеркально блестящих сапогах, плотных мешковатых брюках и тесном френче. На нем не было никаких знаков различия – ни военных, ни гражданских. У него приземистая фигура, какую мечтает видеть каждый тренер футбола. Рост его примерно 5 футов 6 дюймов, а вес – около 190 фунтов. У него большие руки и такие же твердые, как его ум. Его голос резок, но он все время его сдерживает. Во всем, что он говорит, – именно та выразительность, которая нужна его словам.

Если он всегда такой же, как я его слышал, то он никогда не говорит зря ни слова. Если он хочет смягчить краткий ответ или внезапный вопрос, он делает это с помощью быстрой сдержанной улыбки – улыбки, которая может быть холодной, но

дружественной, строгой, но теплой. Он с вами не заигрывает. Кажется, что у него нет сомнений. Он создает у вас уверенность, что Россия выдержит атаки немецкой армии. Он не сомневается, что у вас также нет сомнений…

Он предложил мне одну из своих папирос и взял одну из моих. Он непрерывно курит, что, вероятно, и объясняет хриплость его тщательно контролируемого голоса. Он довольно часто смеется, но это короткий смех, быть может, несколько сардонический. Он не признает пустой болтовни. Его юмор остр и проницателен. Он не говорит по-английски, но, когда он обращался ко мне по-русски, он игнорировал переводчика и глядел мне прямо в глаза, как будто я понимал каждое слово.

Я уже сказал, что наше свидание ни разу никем не прерывалось. Впрочем, оно прерывалось два или три раза, но это вызывалось не телефонными звонками и не непрошеным появлением секретаря. Два или три раза я задавал ему вопросы, на которые, задумавшись на мгновение, он не мог ответить так, как ему хотелось бы.

Он нажимал кнопку. Моментально появлялся секретарь, так, как будто он стоял наготове за дверью, и становился по стойке «смирно». Сталин повторял мой вопрос, ответ давался моментально, и секретарь исчезал…

В Соединенных Штатах и в Лондоне миссии, подобные моей, могли бы растянуться и превратиться в то, что государственный департамент и английское Министерство иностранных дел называют беседами. У меня не было таких бесед в Москве, а лишь шесть часов разговора. После этого все было сказано, все было разрешено на двух заседаниях».

Руководители стран антигитлеровской коалиции У. Черчилль, Ф.Д. Рузвельт и И.В. Сталин на Крымской (Ялтинской) конференции. Ливадия, 4-11 февраля 1944 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Уинстона Черчилля никак нельзя заподозрить в симпатиях к коммунизму и к нашему государственному устройству и тем не менее вот, что сказал Черчилль в палате лордов в речи 23.ХП.1959 года по случаю 80-летия со дня рождения И.В. Сталина, опубликованной в Британской энциклопедии.

«Большим счастьем для России было то, что в годы тяжких испытаний Россию возглавлял гений и непоколебимый полководец И.В. Сталин.

Он был выдающейся личностью, импонирующей нашему жестокому времени того периода, в котором протекала вся его жизнь. Сталин был человеком необычной энергии, эрудиции, несгибаемой силы воли, резким, жестоким, беспощадным, как в деле, так и в беседе, которому, даже, я, воспитанный в английском парламенте, не мог ничего противопоставить.

Сталин, прежде всего, обладал большим чувством юмора и сарказма, а также способностью точно выражать свои мысли, Статьи и речи он писал только сам. И в его произведениях всегда звучала исполинская сила. Эта сила была настолько велика в Сталине, что он казался неповторимым среди руководителей государств всех периодов.

Сталин произвел на нас величайшее впечатление, Его влияние на людей – неотразимо! Когда он входил в зал Ялтинской конференции, все мы словно по команде, вставали, и странное дело, почему-то держали руки по швам.

Он обладал глубокой, лишенной всякой паники логической и осмысленной мудростью. Он был непревзойденным мастером находить в трудные минуты пути выхода из самого безвыходного положения. В самые критические моменты, а также в момент торжества, был одинаково сдержан, никогда не поддавался иллюзиям. Он был необычайно сложной личностью.

Он создал и подчинил себе огромную империю. Это был человек, который своего врага уничтожал руками своих врагов, заставлял даже нас, которых откровенно называл империалистами, воевать против империалистов.

Сталин был величайшим, не имеющим себе равных в мире, диктатором. Он принял Россию с сохой, а оставил ее оснащенной атомным оружием. Нет, что бы ни говорили о нем, таких история, народ, не забывают!

Молотов Вячеслав Михайлович

Вячеслав Михайлович Молотов – самый верный и близкий соратник Сталина. Образованный марксист. Больше других из всего сталинского окружения соприкасавшийся с творческим решением вопросов повседневной жизни страны, всех тех достижений и могущества нашей Родины, достигнутого за годы советской власти под руководством партии.

Успехи внешней политики СССР и международного коммунистического движения в полной мере наравне со Сталиным – заслуга В.М. Молотова.

В конце жизни Сталина под влиянием интриг Берия и Маленкова отношения между Молотовым и Сталиным заметно охладели. Если в предвоенный период, во время войны и до 1950 года Молотов постоянно присутствовал у Сталина при обсуждении положительно всех вопросов, то к концу жизни Сталина Берия и Маленков вытеснили его окончательно.

Ко мне относился доброжелательно, с симпатией, прислушивался и считался с моим мнением при решении авиационных вопросов.

Среднего роста, пропорционально сложен. Бледное круглое лицо. Большой выпуклый лоб. Пенсне.

Всегда и во всем очень аккуратный и опрятный. При разговоре слегка заикается.

Молотов длительное время занимал пост наркома иностранных дел, первого заместителя, а затем председателя Совета Народных Комиссаров.

Многие считали его сухарем и догматиком. Но справедливость требует заметить, что Молотов образованный марксист – второй за Сталиным.

У Молотова не было заметно открытого подхалимства и угодничества перед Сталиным.

И.В. Сталин и В.М. Молотов встречают У. Черчилля, прилетающего на Ялтинскую конференцию. Февраль 1945 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Он не был лишен человеческих черт, чего нельзя было сказать о многих других окружавших Сталина деятелях.

Загородный дом Молотова был расположен на огромном лесном участке по берегу реки Москвы. Места для прогулок там было достаточно. Однако по воскресеньям, зимой и летом, часто приходилось встречать Вячеслава Михайловича с семьей, гуляющего на Успенском шоссе в том же районе, где и я жил на даче. Со всеми встречавшимися дачниками и местными крестьянами он всегда вежливо раскланивался.

За обедом или ужином у Сталина он выглядел наиболее скучным, по сравнению с другими. Он пил все тосты не меньше других, но всегда был трезв.

Мне часто приходилось наблюдать Молотова вместе с другими членами Политбюро на различных совещаниях у Сталина. Он постоянно участвовал в обсуждении наших вопросов.

Все сидят, слушают, высказываются или бросают реплики только после того, как выяснится отношение самого Сталина к тому или иному вопросу, а Молотов, сидя по левую руку от Сталина за большим столом с кипой бумаг по иностранным делам, которые всегда приносил с собой, просматривает их,

делает какие-то заметки и только изредка протрет пенсне и вскинет глаза как бы для того, чтобы показать, будто он принимает участие в обсуждении. Впечатление было такое, что это большой работяга.

А работы у Молотова в то время было очень много.

В 1938 году гитлеровская Германия в результате попустительства тогдашних правителей Англии и Франции поглотила Австрию и Чехословакию. В ночь на I сентября 1939 года гитлеровские войска перешли границу Польши. Уже 6 октября боевые операции в Польше были закончены. Остатки польских вооруженных сил капитулировали.

9 апреля 1940 года немецкие войска внезапно захватили Данию и одновременно высадили свои десанты на побережье Норвегии.

10 мая 1940 года войска Гитлера перешли французскую границу. Авиация нанесла мощный удар по французским аэродромам. Почти вся французская авиация была уничтожена.

Одновременно немецко-фашистские войска оккупировали Голландию и Бельгию. Неудержимой лавиной ринулись немецкие танки на французскую землю. За несколько дней Франция перестала существовать как самостоятельное государство. 14 июня Париж был занят гитлеровцами без боя.

Покончив с Францией, немецкие фашисты начали воздушное наступление на Англию. 23 августа 1940 года был совершен первый массированный налет гитлеровской бомбардировочной авиации на Лондон.

Войну этого периода называли «странной», ибо Германия наступала, а армии ее противников фактически не сражались.

«Странная война» велась по той причине, что реакционные круги Англии и Франции лелеяли мечту направить германский фашизм против СССР.

Это, между прочим, показали военные переговоры, проводившиеся в Москве тремя военными делегациями – английской, французской и советской – в августе 1939 года, то есть буквально накануне нападения Гитлера на Польшу. Делегации вели переговоры о военном сотрудничестве и заключении соглашения на случай агрессии со стороны Германии.

Переговоры эти не увенчались успехом. Французская и английская делегации взяли курс на затяжку и срыв переговоров.

Советское правительство, исчерпав все возможности в бесплодных переговорах с Францией и Англией о совместных действиях против агрессора, сочло за меньшее зло принять предложение Германии о заключении договора о ненападении.

Это дало нашей стране выигрыш во времени для подготовки отпора гитлеровской Германии.

Октябрьские дни 1940 года мы праздновали с большим подъемом: дела нашего Наркомата стали налаживаться. Вечер 8 ноября проводили на подмосковной даче Наркомавиапрома.

В самый разгар веселья подходит ко мне нарком и говорит: – Вас срочно вызывают в Кремль к Молотову, машину я уже вызвал.

В Кремле пустынно, правительственные учреждения по случаю праздника не работали, коридоры Совнаркома безлюдны.

Это была моя первая личная встреча с Молотовым у него в кремлевском кабинете.

До этого я с ним не раз виделся на различных заседаниях. Молотов постоянно участвовал в обсуждении наших авиационных вопросов.

Поздоровавшись со мной и усадив в кресло напротив себя, Молотов сообщил, что я включен в состав советской правительственной делегации для переговоров с Гитлером в Берлине.

– Как вы на это смотрите? – спросил Вячеслав Михайлович. Я ответил довольно неостроумно, больше того, глупо:

– Как прикажете.

Молотов оборвал меня и сказал с неудовольствием:

– Вы можете говорить по-человечески? Хочется вам ехать или не хочется?

Я спохватился и ответил:

– Большое спасибо за доверие, конечно, буду очень рад.

– Ну, вот это другой разговор, – сказал он. – Значит, завтра в 9 часов вечера вы должны явиться на Белорусский вокзал, поедем в Берлин. Это указание товарища Сталина.

– Но как же завтра? – удивленно спросил я. – Ведь у меня нет заграничного паспорта, и вообще я совершенно не подготовлен к поездке.

– Ни о чем не беспокойтесь, все будет. Чемоданчик со свежим бельем найдется?.. Больше ничего от вас не требуется. Значит, завтра ровно в 9 на Белорусском вокзале…

По возвращении из Берлина в Москву меня сразу, в тот же вечер, вызвали в Кремль.

В приемной я встретил Молотова. Здороваясь, он засмеялся:

– А, немец! Ну теперь затаскают нас с вами.

– За что, Вячеслав Михайлович?

– А как же! С Гитлером обедали? Обедали. С Геббельсом здоровались? Здоровались. Придется каяться, – пошутил Молотов.

В другой раз, встретившись с ним как-то случайно и имея

необходимость поговорить с ним, я спросил:

– Можно вас увидеть на минутку?

В.М. Молотов ответил:

– Почему же на минутку? Если дело требует, – сколько надо, столько и поговорим.

В июне 1945 года в Кремле был назначен прием в честь Победы. Часа за два-три до приема я случайно встретил в городе приехавшего из Ленинграда известного конструктора танков, в частности знаменитого тяжелого советского танка КВ, Жозефа Яковлевича Котина. Мы с ним коротко поговорили, и, расставаясь, я сказал:

– Ну, до скорой встречи на приеме.

Котин довольно смущенно заметил, что он не имеет приглашения на прием. Я этому очень удивился и обещал постараться что-нибудь сделать. Он сообщил мне, куда ему дать знать.

Вернувшись домой, я сейчас же соединился с помощником Молотова – И.И. Лапшовым – и сказал ему, что, видимо, по недоразумению Котин не получил приглашения и просил доложить об этом Вячеславу Михайловичу.

Вечером на приеме в Георгиевском зале я видел Котина в числе других приглашенных. По тем временам это был беспрецедентный случай, чтобы за два часа до приема оформили приглашение. Это также характеризует Вячеслава Михайловича.

Молотов в предвоенные годы был самым близким, доверенным и преданным соратником Сталина.

И.В. Сталин и В.М. Молотов на Ялтинской конференции. Февраль 1945 г.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Однако последние годы жизни, Сталин под влиянием интриг Берия и Маленкова все больше и больше отдалял от себя Молотова, так же как впрочем и Ворошилова, и Микояна, а под конец не скрывал своего недоверия и личной к ним неприязни.

В заключение нужно сказать, что из всего окружения Сталина за последние 15 лет его жизни, безусловно, самым интеллигентным из всех, самым образованным, самым независимым по характеру был Вячеслав Михайлович, единственный, кто отваживался спорить со Сталиным.

Только Молотов и Ворошилов говорили со Сталиным на «ты», обращаясь к нему «Коба», «Коба» – дореволюционная партийная кличка Сталина.

И все же в моей памяти Молотов рисуется как человек кабинетный и догматик. Общаясь с Молотовым в свое время по работе, я запомнил его именно таким.

Однако это не мешало Молотову длительный период времени с успехом занимать пост Председателя Совета Народных Комиссаров, вплоть до самой войны, когда его заменил сам Сталин.

Сталин ценил в Молотове неистощимую работоспособность, личную преданность, высокую эрудицию марксиста.

Мне приходилось слышать не раз, как Сталин в 1940–1941

годах позволял себе довольно резкие, и даже оскорбительные высказывания по адресу Полины Семеновны Жемчужиной – жены Вячеслава Михайловича – в том смысле, что она суется не в свои дела и отрицательно влияет на Молотова.

Вскоре после этого, в результате провокационных козней и клеветы Берия, она была им арестована, посажена в тюрьму, а затем выслана из Москвы. В ссылке провела она несколько лет, перенесла большие лишения. Все эти унижения и издевательства Молотов переносил очень стойко.

До последних дней Молотов не примирился с арестом жены, не отрекся от нее, несмотря на гнуснейшие провокации по ее адресу со стороны Берия.

Сразу же после смерти Сталина, Берия освободил Жемчужину, вернул в Москву и разыграл комедию избавителя, встретив лично на вокзале с объятиями и поцелуями при возвращении ее из мест не столь отдаленных.

К эпизоду об аресте жены Молотова нелишне добавить следующую характерную подробность, Знакомый мне работник Министерства иностранных дел – В.А. Александров, – арестованный в 1947 году, рассказывал после своего освобождения и реабилитации в 1954 году:

– На первом же допросе Абакумов, бывший тогда министром государственной безопасности, набросился на него с матерной руганью, обращаясь к нему на «ты», и потребовал показаний в отношении П.С. Молотовой в такой грубой и непристойной форме, что ее нельзя даже привести в этих записях. В общем, смысл был такой: «Говори с кем из иностранцев жила молотовская б…?»

Когда удивленный и потрясенный арестант выразил недоумение и незнание таких подробностей интимной жизни жены Молотова, Абакумов вызвал следователя и, указывая на Александрова, приказал:

– Уведите и избейте его, – может быть вспомнит…

– Я уже не говорю о физических страданиях, но невозможно представить мое душевное состояние после этой дикой сцены, – говорил мне Александров.

– Ведь в тот вечер, буквально за час-полтора до этого, мы с Абакумовым виделись на дипломатическом приеме, устроенном Молотовым, в особняке на Спиридоновке, и в условиях блестящего окружения и утонченной любезности вели с ним разговор о последней постановке балета в Большом театре, о мастерстве Улановой, о парижских туалетах посольских дам и пили шампанское «за здоровье и успехи».

По возвращении с приема домой, в 12 часов ночи, я был

арестован и доставлен на Лубянку прямо в кабинет Абакумова, и там – площадная брань, побои…

Последний раз виделись мы с Молотовым на даче Хрущева на обеде после Тушинского воздушного парада летом 1961 года.

Столы были накрыты на лужайке перед домом. Когда после многочисленных тостов и возлияний встали из-за стола, – приглашенные небольшими группами прогуливались по саду, обменивались впечатлениями об удачном параде, болтали, балагурили.

Так и мы – Сергей Владимирович Ильюшин, Вячеслав Михайлович Молотов, Архип Михайлович Люлька и я стояли на аллейке и вспоминали прошлое.

Подошел помощник Хрущева:

– Вячеслав Михайлович, подпишите постановление о присуждении летчикам-испытателям звания «Заслуженный летчик», – и протягивает Молотову папку с документом.

– Каким летчикам, за что? – отстранил от себя папку Молотов. – Я так не могу подмахивать, я хочу знать кому и за что. Почему так спешно и на ходу? Потом посмотрю.

Не подписал и продолжал разговор с нами. А Люлька – любитель выпить – был сильно навеселе, все вмешивался в разговор и довольно бестактно приставал к Молотову:

– А все-таки, Вячеслав Михайлович, были у вас грешки? Мы с Ильюшиным, да и сам Вячеслав Михайлович, как будто не замечая его вопросов, продолжаем свой разговор. А Люлька опять:

– Ну признайтесь, Вячеслав Михайлович, были грешки? Наконец Молотов не выдержал и ответил:

– А у кого нет грешков? Грехов нет только у того, кто ничего не делает. И у меня есть грехи и у них есть грехи, – указал он на нас с Ильюшиным, – да их грехи бледнеют перед заслугами.

Я думаю, если покопаться как следует, и у вас грехов найдется немало. – Молотов засмеялся.

– Ну, пожалуй, пора по домам, – сказал он. Попрощался с нами и, не спеша, пошел к выходу.

А Люлька кивнул головой на удаляющегося Молотова:

– Да, голова, ничего не скажешь. После Сталина у нас первый марксист.

Мы тоже прошли к машинам и отправились по домам отдыхать после напряженных переживаний этого ответственного экзамена на Тушинском поле.

Ворошилов Климент Ефремович

Климент Ефремович Ворошилов – подлинный герой Гражданской войны. Старейший революционер-ленинец. Отважный полководец. Из всего сталинского окружения самый милый, человечный, добрый, с мягким характером, полный юмора. Из всех самый русский.

Мне приходилось с ним общаться как с наркомом обороны. Нередко обращался я к Ворошилову и по депутатской линии как Председателю Президиума Верховного Совета по делам своих избирателей. Он всегда был очень внимателен и никогда не отпускал, не решив дела. Всегда оставалось хорошее впечатление от встреч с ним. Тем непонятнее было, – как же в нем уживались эти хорошие черты человеческого характера с беспринципностью и трусостью, проявляемыми им не только перед Сталиным, но и перед Маленковым и Берия.

В 1937–1938 годах он безропотно, – а если не безропотно, то почему об этом нигде не сказал после смерти Сталина, – позволил арестовать и уничтожить своих ближайших помощников: Тухачевского, Егорова, Уншлихта, Блюхера, Гамарника, Якира, Алксниса и многих других.

Как он мог жить и смотреть людям в глаза после того, как оказалось, что все они ни в чем неповинны перед Родиной и партией.

Отношение к нему Сталина, я заметил это еще в 1939–1940 годах, становилось все более пренебрежительным. Берия, Маленков, Вознесенский вели себя с ним вызывающе грубо, если не сказать нахально, а он с ними, несмотря на свое неизмеримое превосходство во всех отношениях, – просительно до унижения.

Климент Ефремович Ворошилов (04.02.1881 – 02.12.1969). Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

А может быть, и мне очень хочется этому верить, что так происходило именно потому, Климент Ефремович Ворошилов что он заступался за своих людей, сомневаясь в их мнимых преступлениях, и его самого считали потерявшим, как тогда говорили, классовую бдительность и окружившим себя врагами.

Как-то, во время войны, – не помню по какому делу, – был я у Ворошилова. Буквально на другой день Шахурин спрашивал у меня: зачем и по какому делу ходил я к Ворошилову, Шахурин мне сказал, что выяснить этот вопрос поручил ему Маленков, которому о нашей встрече стало сразу известно.

Это говорит, между прочим, о слежке со стороны Маленкова и Берия за членами Политбюро – кто с кем встречается, и о чем говорят.

Спустя некоторое время сам Маленков, которому Сталин поручил просмотреть, написанную мной для «Правды», статью, велел вычеркнуть из текста упоминавшуюся мной фамилию

Ворошилова.

– Чего вы рекламируете Ворошилова, – разве не знаете, что он собой представляет? – подлинные слова Маленкова.

И это было сказано мне – мальчишке – о самом любимом легендарном народном герое, выдающемся деятеле партии.

Другой раз сам Сталин на какое-то высказывание Ворошилова, в моем присутствии, оборвал его:

– Ты лучше помолчи, а то я тебя сейчас раздену перед всеми… Ворошилов замолчал и вид его был как у побитого школьника.

Конечно, жизнь у него была нелегкая. Но может быть только именно благодаря тому, что он униженно и покорно переносил все эти и подобные оскорбления и унижения, пережил гибель в бериевских застенках своих соратников и товарищей по гражданской войне, – Климент Ефремович сам остался жив.

Все козни против него и дискредитация в глазах Сталина – дело рук Берия и Маленкова, старавшихся убрать всех кто мог оказывать какое-то благотворное влияние и помешать их полному порабощению Сталина.

А ведь было время, когда Ворошилов, так же как и Молотов, были ближайшими сподвижниками и самыми верными и преданными друзьями Сталина. Я еще имел возможность лично наблюдать эту дружбу, но уже на закате. К Ворошилову отношение окончательно и резко изменилось, как мне кажется, в 1940 году, а к Молотову уже после войны.

Но таков был Сталин, – непостоянный в привязанностях к самым близким людям, недоверчивый, мнительный. В конце своей жизни он оттолкнул от себя самых близких, искренне любивших и веривших ему людей, в том числе и беспредельно преданного Ворошилова.

Сталин доверился и попал под влияние интриганов и палачей: Берия и Маленкова, которые его именем творили беззакония в стране и глумились над партийной и общечеловеческой моралью.

С Ворошиловым я встречался не только в служебной обстановке как с наркомом обороны, а позже Председателем Президиума Верховного Совета, – я бывал у него на даче.

Это обширная помещичьего типа усадьба, со всеми службами, по Дмитровскому шоссе, охраняемая по всем правилам, как и у всех других членов Политбюро. Поражало огромное количество охраны и обслуживающего персонала. Как известно, денег на это не жалели.

Дом большой и очень комфортабельный. Климент Ефремович сам водил меня по комнатам и показывал все с заметной

гордостью.

Он повел меня на крышу и обстоятельно объяснил, каких трудов стоило сделать солярий на плоской крыше и добиться его водонепроницаемости.

За обедом собралась вся семья. И сразу обнаружилось, что хозяйкой дома и главой семьи является Екатерина Давыдовна, пожилая, полная, хозяйственная еврейка. Авторитет ее в семье был очевиден.

Мы с Климентом Ефремовичем много разговаривали на разные темы. По-видимому, он знал о всеобщей слежке, в том числе и за ним, потому что, когда, хотя и в очень осторожной форме, разговор принял откровенный и щекотливый характер в связи с затронутыми мной событиями 1937 года, он предложил мне покататься на лодке на пруду его усадьбы. Я сел за весла, он за руль. Там нас не могли подслушать. Но он со мной не был откровенен. Плел что-то про обострение классовой борьбы, о засылке враждебной агентуры, о фактах вредительства и тому подобных известных из газет вещах.

Припоминается эпизод, связанный с Туполевым. Андрей Николаевич в первой половине 30-х годов пользовался большим авторитетом в правительстве, в частности его очень любил и ему слепо доверял Ворошилов. Но, в конце концов, волна арестов 1937–1938 годов захлестнула и Туполева.

Туполева посадили за то, что он, занимая пост, определявший техническую политику развития советской авиации, неправильно ориентировал Правительство. Он увлекался самолетами гигантами, перелетами и рекордами, а в результате испанской войны оказалось, что боевая авиация наша никуда не годится.

– Мы ему очень верили, особенно этот губошлеп Ворошилов, а он завел нас в болото, – говорил Сталин.

Туполев, как известно, отсидел пять лет.

В конце 1944 года появился на фронте бомбардировщик Ту-2, разработанный им с группой заключенных сотрудников его ОКБ. Андрея Николаевича освободили и наградили. Он, как ни в чем не бывало, продолжал с успехом свою конструкторскую работу, которая, как сказано, не прерывалась и в тюрьме.

В 1957 году за успехи в работе были награждены второй звездой Героя Социалистического Труда самолетчики Ильюшин, Микоян, Туполев и я.

При вручении нам наград, в узком кругу награждаемых, в Президиуме Верховного Совета Ворошилов нас всех очень сердечно поздравил, а Туполева и меня обнял и крепко расцеловал. При этом кто-то из присутствовавших, желая сказать

что-нибудь теплое Андрею Николаевичу, не очень тактично, хотя и в мягкой форме, обмолвился о том, что если бы не арест, то он давно уже получил бы эту награду.

К.Е. Ворошилов вручает А.С. Яковлеву орден Ленина. Справа стоит Н.С. Хрущев. 1956 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

А.Н. Туполев, К.Е. Ворошилов и А.С. Яковлев после церемонии вручения второй золотой медали «Серп и молот» Героя Социалистического Труда по указу от 12.07.57 г. Август 1957 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Нужно было видеть, как всполошился Ворошилов:

– И, ни, ни… что вы, что вы… ничего и не было…

– Верно ведь, ничего не было? – обратился он к Туполеву.

– Не пойму о чем разговор, – нашелся умница Туполев, – ничего не помню, мало ли что бывает.

– Ну и молодец, что не помните. Об этом помнить не надо, – сказал Ворошилов.

Для того, чтобы погубить кого-нибудь из руководящих работников, стоявших на пути и мешавших Маленкову или Берия, они применяли простой способ, – арестовывали жену человека. У женщины легче выколотить признание, компрометирующее мужа.

Так были арестованы жены Молотова, Буденного, Ширшова, Хмельницкого и множества других.

Желая устранить Ворошилова, решили начать с ареста его жены.

Когда пришли арестовывать Екатерину Давыдовну, Климент Ефремович выхватил револьвер:

– Застрелю и сам застрелюсь.

Этим он спас жену. Чекистам пришлось ретироваться. Угроза скандала государственного масштаба удержала.

В начале, когда Сталин меня приблизил к себе, Ворошилов наравне с Молотовым бывал постоянным участником совещаний и обсуждений всех вопросов у Сталина. Однако после наших неудач в Испании в 1937–1939 годах отношение Сталина к Ворошилову изменилось. Окончательно в глазах Сталина авторитет его как полководца и государственного деятеля пошатнулся после катастрофических провалов Ворошилова, Буденного, Тимошенко, Щаденко, которых Сталин, правда с некоторым запозданием, называл «казаками», «конниками» и даже «индейцами». В начальный период Великой Отечественной войны перечисленные военачальники неудачно командовали на Ленинградском, Центральном и Украинском фронтах, пока не были заменены подлинно выдающимися национальными героями – русскими полководцами Жуковым, Коневым, Рокоссовским.

Ворошилов ко мне относился благожелательно, но сам рассказал о том, что возражал против предложения Сталина назначить меня заместителем наркома авиационной промышленности, учитывая печальную судьбу Туполева в роли технического руководителя Глававиапрома.

Климент Ефремович Ворошилов – один из бесстрашных героев Гражданской войны – личность безусловно легендарная.

Мне припоминается первая встреча с Ворошиловым. Это произошло так. По приглашению члена Политбюро ЦК Рудзутака летчик Пионтковский на моем самолете АИР-5 прилетел к Яну

Эрнестовичу на дачу в Горках, посадив самолет на лужайку на берегу реки Москвы прямо перед дачей. Здесь Рудзутак меня попросил показать ему машину в полете.

И вот мы летим над Николиной Горой, над Перхушковом и, наконец, благополучно приземляемся.

Выйдя на луг из кабины, Рудзутак поблагодарил за полет, похвалил машину и пригласил к себе обедать.

Счастливые, отправились мы на дачу. Но только сели за стол, как послышался топот конских копыт и громкий разговор на крыльце. В окно я заметил, что прискакали два всадника. Тотчас вызвали из-за стола Яна Эрнестовича. Он вышел, потом сразу же вернулся в столовую, взял нас с Пионтковским под руки и вывел на крыльцо.

– Вот нарушители порядка, берите их, – пошутил Рудзутак. В одном из всадников я узнал Климента Ефремовича Ворошилова, в другом – Анастаса Ивановича Микояна. Они поздоровались с нами.

– Смотрю, какие-то нарушители в неположенном месте произвели посадку на самолете, – улыбаясь, сказал Ворошилов. – Самолет красный, заметный. Что такое? Ну, мы и прискакали сюда проверить на месте, что здесь творится. Оказывается, появились воздушные спортсмены. Уже Рудзутака успели «окрестить» в воздухе? Молодцы! Решительные люди авиаторы!

Он подробно расспрашивал про машину, где и как ее строили, поинтересовался моими работами над спортивными самолетами.

– Непременно расскажу о вашем самолете и о вас товарищу Сталину, – сказал в заключение Климент Ефремович.

Я и не думал тогда, что вскоре встречусь с ним опять при вручении мне именных золотых часов за лучший спортивный самолет, Запомнилась и другая встреча с Климентом Ефремовичем. Однажды, в октябре 1939 года, когда оставалось уже немного времени до окончания постройки моего первого истребителя, мне сообщили из Наркомата, что я назначен в авиационную комиссию торговой делегации, и чуть ли не на следующий день должен выехать в Берлин вместе с некоторыми другими работниками авиационной промышленности и Военно-Воздушных Сил. Цель поездки – ознакомление с авиационной техникой Германии.

Я страшно разволновался. Как же так? Взять обязательство перед правительством построить машину и оставить наше детище в такой ответственный момент? Сейчас же позвонил в Наркомат обороны и был принят наркомом Ворошиловым.

Я сказал, что не могу бросить работу, пустил в ход все свое

красноречие, старался убедить, что уезжать мне никак нельзя.

– Какой же вы руководитель, – заметил Климент Ефремович, – если боитесь на месяц оставить свое детище? У вас должны быть надежные помощники, которые справятся с делом не хуже вас.

Он сказал мне, что вопрос о моей поездке решен твердо и что я успею вернуться в Москву к выпуску самолета на аэродром.

Возражать было бесполезно.

Жуков Георгий Константинович

Маршала Советского Союза Георгия Константиновича Жукова Сталин высоко ценил, любил и, как правило, считался с его мнением.

Присутствие Жукова в кабинете Сталина всегда чувствовалось, и, несмотря на то, что личность Сталина подавляла, Жуков держался независимо, свободно, естественно и без подобострастия.

Жукова близко впервые увидел я в самом начале войны. До этого встречаться мне с ним не приходилось.

Мне отчетливо запомнилась эта первая встреча.

Дело происходило в августе или сентябре 1941 года на ближней даче Сталина, в Кунцеве. После работы, в конце дня, Сталин пригласил нас пообедать. Стол был сервирован на открытой веранде. Вечерело. Сталин подошел к выключателю, повернул его, вспыхнул яркий электрический свет.

Это было очень необычно, потому что вся Москва тогда погружалась во мрак затемнения. Сталин мог себе это позволить, – его всегда первого осведомляли про обстановку в воздухе.

Все с нетерпением ждали Жукова, который почему-то задерживался.

Уже после того, как уселись за стол, явился Жуков, поздоровался общим поклоном и с самым непринужденным видом, без особого приглашения, занял место за столом. Видимо, он проголодался, налил себе полную тарелку супа и, не обращая ни на кого внимания, принялся за обед. Потом взял второе и компот.

Сталин не мешал ему есть, и только после того, как Жуков закончил с обедом, обратился к нему с вопросами и подключил к общему разговору.

Жуков – сильный, волевой, авторитетный в армии человек – в годы Отечественной войны снискал заслуженную славу и уважение.

24 июня 1945 года Парадом Победы на Красной площади командовал маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков. Этот день был вершиной признания за ним славы выдающегося полководца.

Маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков (01.12.1886 – 18.04.1974). Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева»

Однажды, сразу же после окончания войны, я слышал как Сталин, который очень ценил Жукова, сказал:

– А почему бы нам не присоединить к фамилии Жукова прозвище Берлинский. Будем звать его Жуков-Берлинский. Ведь в старину Суворова величали Рымникским, а потом и князем Италийским, а Кутузова – Смоленским.

Однако эта идея почему-то осталась неосуществленной.

Зато вскоре можно было наблюдать совсем другое.

Берия и Маленков уже давно с опаской поглядывали на Жукова, н после войны своими интригами они окончательно подорвали доверие Сталина к нему.

Я сам из уст Маленкова слышал, как он, как-то в разговоре, иронически отозвался о Жукове – «наш наполеончик».

Сталина запугивали чрезмерной популярностью Жукова в народе, армии и за рубежом.

Жуков был опасен таким политическим авантюристам как Берия и Маленков и они вовсю интриговали против него. В нем

боялись будущего Наполеона. Даже Сталин, авторитет которого при жизни был недосягаем во всех отношениях, видимо стал побаиваться популярности Жукова, и сразу же после окончания войны, под влиянием наговоров Маленкова, Жуков был низведен с пьедестала.

Хотя с легкой руки Маленкова, в окружении Сталина, завистники и называли Жукова иронически «наш наполеончик», несмотря на травлю, он все-таки занимал какое-то официальное положение в военном мире – его назначили командующим одного из военных округов, а именно, – Уральского округа, то есть фактически он подвергся ссылке подобно Суворову.

В 1953 году, после смерти Сталина и падения Берия и Маленкова, по воле Хрущева, во многом обязанного Жукову своим воцарением, Жукова необыкновенно вознесли. Он стал военным министром. Он был награжден четвертой Золотой Звездой Героя Советского Союза. Популярность его в армии и народе и деловой авторитет достигли вершины.

Однако, будучи назначен военным министром, Жуков вызвал к себе непреодолимую зависть и злобу своих ненавистников.

В результате этого назначения и как каждый выделяющийся своими способностями человек, он нажил много врагов из числа завистников, которых всегда бывает много среди бездарных ничтожеств.

Про него стали распускать всякие слухи и небылицы.

Стали говорить, что он переоценивает свою роль в войне и победе. Что он груб с подчиненными. Что он нетерпим к мнению других. Что он зазнался. Что он действительно метит в Наполеоны.

В конце концов, Жуков показался опасным и Хрущеву. Такая выдающаяся яркая фигура на фоне ничтожества самого Хрущева была явно не ко двору.

Поводом, переполнившим чашу, и вторичного развенчания Жукова стал портрет его, исполненный художником Налбандяном.

Жуков был изображен верхом на белом коне, в парадном мундире со всеми регалиями, – таким как он принимал Парад Победы на Красной площади. Этот портрет был выставлен для публичного обозрения и по инициативе и при личном участии самого Хрущева, – Жуков подвергся им непристойному публичному глумлению.

Одновременно, чтобы окончательно убедить всех, что Жуков такой, сякой и эдакий, – самовлюбленный честолюбец и даже хам и грубиян, ничего особенного не сделал для победы, – была опубликована статья маршала И.С. Конева, где автор, говоря

попросту, оклеветал своего неизмеримо более высоко стоящего как полководца, товарища и начальника.

Вот некоторые выдержки из этой статьи: «…Его стиль руководства фактически был направлен на свертывание работы партийных организаций, политорганов и Военных советов…

…Он переоценил себя и свои способности, стремился все вопросы руководства Вооруженными силами решать единолично, не выслушивая мнений других и полностью эти мнения игнорируя…

…Он не оправдал доверия партии, оказался политически несостоятельным деятелем, склонным к авантюризму в понимании важнейших задач внешней политики Советского Союза и в руководстве Министерством Обороны…

…если т. Жуков оказался несостоятельным как государственный деятель, то, может быть, он был безупречным полководцем и непогрешимым военным руководителем, не имевшим ошибок в своей работе и неудач на фронтах вооруженной борьбы?

…Со стороны т. Жукова было по меньшей мере нескромно кичиться своими заслугами, непомерно превозносить себя и преувеличивать свою роль в успехах Советских Вооруженных сил.

Тов. Жукову следовало бы помнить, что в его деятельности было немало крупных ошибок и промахов. Не следует, например, забывать, что т. Жуков в период, непосредственно предшествовавший войне, находился на высоком посту начальника Генерального штаба… (Г.К. Жуков назначен начальником штаба в феврале 1941 года. – *А.Я.*).

…Отсутствие должной большевистской принципиальности и скромности у т. Жукова особенно проявилось в чрезмерном подчеркивании своей якобы особой роли и руководстве операциями на фронтах Великой Отечественной войны, где он был командующим фронтом или представителем Ставки Верховного Главнокомандования.

Так, например, т. Жуков незаслуженно приписывает себе особую роль в разработке плана стратегической наступательной операции по разгрому немецко-фашистских войск под Сталинградом…

…Известное участие в разработке этого плана принимали и т. Жуков, как заместитель Верховного Главнокомандующего, а также руководящие работники Генерального штаба во главе с т. Василевским А.М…

…претензии т. Жукова на его исключительную роль как заместителя Верховного Главнокомандующего в руководстве всеми фронтами до меньшей мере являются искажением истины

и не соответствуют фактическому положению дел. Было бы нелепо утверждать о какой-то особой роли в Великой Отечественной войне…

Прочитав статью, я был буквально потрясен, я не ожидал от Конева такой подлости.

При первой же встрече с Иваном Степановичем, – на сессиях Верховного Совета мы с ним сидели рядом, – я спросил его для чего он это сделал.

Конев ответил:

– Принесли мне готовую статью и от имени Хрущева сказали – подписывай. Что же мне осталось делать? Подписал, хотя и сам понимал, что делаю подлость.

Встает вопрос: что если учесть все, недостойные порядочного человека, нелепые обвинения и нападки Конева в этой статье на Георгия Константиновича, то совершенно непонятно, как же партия удостоила т. Жукова высокого звания четырежды Героя Советского Союза.

Жуков единственный в нашей стране четырежды Герой Советского Союза.

Тем не менее, вопреки очевидности и здравому смыслу Жуков был устранен не только от руководства армией, но вообще от всякого участия в государственной и политической жизни страны.

Он вышел в отставку.

Таким образом, одного из главных героев Отечественной войны, гениального полководца нашей Родины, постигла такая же судьба, как и Суворова. В основе падения, так же как и в случае с Суворовым, были выдающийся талант, смелость и независимость суждения, присущие Жукову и отсюда лютая ненависть к нему завистников.

Во время войны в Ставке Верховного Главнокомандования, в кабинете Сталина, и, особенно, когда Жуков был министром обороны, мне неоднократно приходилось с ним встречаться по авиационным вопросам.

И каждый раз я как бы физически ощущал в нем человека умного, решительного, необычайной силы воли, четкого и обязательного. Если он что-либо сказал или обещал, то можно было быть уверенным, что так оно и будет. Он был человеком слова. Ему можно было верить.

Еще в 1940 году, будучи членом советской экономической делегации, при посещении в Аугсбурге заводов БФВ (Байершае Флюгцейг Верке) знаменитый немецкий конструктор Мессершмитт пригласил нас проехать в столицу австрийских Альп – Инсбрук.

Ехали мы на трофейных английских машинах, захваченных

немцами в Дюнкерке, о чем Мессершмитт с большим удовольствием нам рассказывал.

Спустя шесть лет после этой поездки, уже после войны, я вспомнил об этом как-то при встрече с Георгием Константиновичем в Москве и просил его, командовавшего в то время советскими оккупационными войсками в Германии, выделить для наших конструкторов три-четыре немецких машины из числа трофейных. Через пару недель я получил официальное распоряжение о выделении нам просимых автомобилей.

Другой пример, характеризующий Жукова.

Зимой 1954 года на одном из подмосковных аэродромов состоялся показ новой авиационной техники, в том числе и нашего вертолета «летающий вагон» Як-24.

Был сильный мороз, обжигал сухой колючий ветер. Все военное начальство во главе с министром обороны Г.К. Жуковым, продрогнув при обходе выставленных для показа самолетов, с удовольствием вошли с поля внутрь вертолета.

После моего доклада о результатах испытаний вертолета, главком ВВС Жигарев стал потрясать дефектными ведомостями и порочить машину.

Жуков прервал его:

– Вы это оставьте. Нам нужны не дефектные ведомости, а вертолеты. Если есть дефекты, – вместе с конструктором устраняйте их и давайте предложения о запуске в серию. Такой вертолет нам очень нужен.

Судьба вертолета была решена.

И еще. Совещание у Жукова в Министерстве обороны. Обсуждается перспектива развития авиации на ближайшие годы. Из конструкторов присутствуют Туполев, Микоян, Сухой и я. Докладчик главком ВВС Вершинин восторгается Туполевым, с которым, по его словам, в отличие от других конструкторов по новому самолету «Ту» не было никаких разногласий, ни споров с конструктором.

Я не выдержал и сказал, что если не было споров, значит и самолета не будет такого, о котором мечтает главком.

Жуков, обращаясь ко мне:

– Ну брат, ты это уж чересчур!

Вершинин, почувствовав поддержку Жукова, вскипел и накинулся на меня.

Но после небольшой паузы Жуков улыбнулся на Вершинина и, взглянув на меня:

– А пожалуй ты и прав, – в таком сложном деле как ваше – без спора до истины и не доберешься, лучше сперва поспорить, чем потом тратить годы на доводку, – дороже обойдется.

Между прочим, с этим самолетом так и получилось.

Жуков написал замечательную книгу воспоминаний с детских лет и до последних дней жизни, назвав ее «Воспоминания и размышления».

Это замечательная и правдивая книга.

Георгий Константинович подарил мне ее с такой дарственной надписью:

> «Дорогому Александру Сергеевичу Яковлеву – выдающемуся авиаконструктору нашей Родины с чувством моего глубокого уважения и признательности.
>
> Г. Жуков».

В предисловии ко второму изданию этой книги приведены такие слова одного из участников Отечественной войны, которые я полностью разделяю:

«В книге ярко показана роль всего народа – от Верховного Главнокомандующего до солдата в бою, рабочего у станка, колхозника в поле – тот неоценимый вклад, который внесла в разгром немецких фашистов наша партия, всегда шедшая в авангарде и поднимавшая весь народ на борьбу. Маршал Жуков никого не забыл, начиная с Верховного Главнокомандующего и кончая особо отличившимися солдатами и офицерами, которых он называет по именам. При этом он скромно говорит о себе, о своей роли».

Между прочим, в книге Жукова есть такие строки «Читатели первого издания моей книги не раз спрашивали меня, были ли ошибки в работе Ставки и И.В. Сталина как Верховного Главнокомандующего?

И.В. Сталин внес большой личный вклад в дело завоевания победы над фашистской Германией и ее союзниками. Авторитет его был чрезвычайно велик, и поэтому назначение Сталина Верховным Главнокомандующим было воспринято народом и войсками с воодушевлением.

Конечно, в начале войны, до Сталинградской битвы, у Верховного были ошибки, которые бывают, как известно, у каждого. Он их глубоко продумал и не только внутренне переживал, а стремился извлечь из них опыт и впредь не допускать».

Очень хорошо сказал Михаил Шолохов в интервью газете «Комсомольская правда» в дни 25-летия Победы над фашистской Германией:

«Нельзя оглуплять и принижать деятельность Сталина в тот период. Во-первых, это нечестно, а во-вторых, вредно для страны, для советских людей, и не потому, что победителей не судят, а

прежде всего потому, что «ниспровержение» не отвечает истине».

К этим словам М.А. Шолохова вряд ли можно что добавить. Они точны и справедливы. Верховный Главнокомандующий сделал все возможное, чтобы Ставка, ее рабочий аппарат – Генеральный штаб и Военные советы фронтов – стали подлинно мудрыми и искусными военными помощниками партии в деле достижения победы над фашистской Германией.

Жуков в своей книге цитирует убедительные официальные документы, свидетельствующие об истинном положении дед по этому вопросу.

Вот выдержки из книги Жукова.

Том 1, стр. 257, 258 и 259.

– К сожалению, даже из имевшихся сообщений не всегда делались правильные выводы, которые могли бы определенно и авторитетно ориентировать высшее руководство. Вот в связи с этим некоторые документы из военных архивов.

20 марта 1941 года начальник разведывательного управления генерал Ф.И. Голиков представил руководству доклад, содержавший сведения исключительной важности.

В этом документе излагались варианты возможных направлений ударов немецко-фашистских войск при нападении на Советский Союз. Как потом выяснилось, они последовательно отражали разработку гитлеровским командованием плана «Барбаросса», а в одном из вариантов, по существу, отражена была суть этого плана.

В докладе говорилось: «Из наиболее вероятных военных действий, намечаемых против СССР, заслуживают внимания следующие:

«…для наступления на СССР, написано в сообщении, создаются три армейские группы: 1-я группа под командованием генерал-фельдмаршала Бока наносит удар в направлении Петрограда; 2-я группа под командованием генерал-фельдмаршала Рундштедта – в направлении Москвы и 3-я группа под командованием генерал-фельдмаршала Лееба – в направлении Киева. Начало наступления на СССР – ориентировочно 20 мая».

По сообщению нашего военного атташе от 14 марта, указывалось далее в докладе, немецкий майор заявил:

«…Мы направляемся на Восток, на СССР. Мы заберем у СССР хлеб, уголь, нефть. Тогда мы будем непобедимыми и можем продолжать войну с Англией и Америкой…».

Наконец, в этом документе со ссылкой на сообщение военного атташе из Берлина указывается, что «начало военных действий против СССР следует ожидать между 15 мая и 15 июня

1941 года».

Однако выводы из приведенных в докладе сведений, по существу, снимали все их значение и вводили И.В. Сталина в заблуждение. В конце своего доклада генерал Ф.И. Голиков писал:

«1. На основании всех приведенных выше высказываний и возможных вариантов действий весной этого года считаю, что наиболее возможным сроком начала действий против СССР будет являться момент после победы над Англией или после заключения с ней почетного для Германии мира.

2. Слухи и документы, говорящие о неизбежности весной этого года войны против СССР, необходимо расценивать как дезинформацию, исходящую от английской и даже, может быть, германской разведки».

6 мая 1941 года И.В. Сталину направил записку народный комиссар Военно-Морского флота адмирал Н.Г. Кузнецов:

«Военно-морской атташе в Берлине капитан 1 ранга Воронцов доносит:…что, со слов одного германского офицера из ставки Гитлера, немцы готовят к 14 мая вторжение в СССР через Финляндию, Прибалтику и Румынию. Одновременно намечены мощные налеты авиации на Москву и Ленинград и высадка парашютных десантов в приграничных центрах…»

Данные, изложенные в этом документе, также имели исключительную ценность. Однако выводы адмирала Н.Г. Кузнецова не соответствовали приводимым им же фактам и дезинформировали И.В. Сталина.

«Полагаю, – говорилось в записке Н.Г. Кузнецова, – что сведения являются ложными и специально направлены по этому руслу с тем, чтобы проверить, как на это будет реагировать СССР».

Такого же характера информация поступала от посла СССР в Германии Деканозова, Он не только направлял И.В. Сталину через соответствующие органы сведения об отсутствии угрозы нападения, но накануне войны разрешил приехать в Берлин семьям многих сотрудников полпредства и торгпредства, которые в ночь на 22 июня были арестованы, И.В. Сталин доверился ложным сведениям, которые поступали из соответствующих органов.

В обоих случаях искаженному представлению об истинном положении дел в этом вопросе, уже после войны, способствовали мемуары начальника советской разведки генерала Ф. Голикова и наркома Военно-Морского Флота адмирала Н. Кузнецова, в которых они, приведя первую часть своей развединформации Сталину, умолчали о своих собственных неправильных выводах о

невозможности начала войны в ближайшее время.

Я уже говорил, что Сталин относился к Жукову с большим уважением, считался с его военным авторитетом.

Жуков со своей стороны также ценил не только уважительное к себе отношение Верховного, – как он часто называет Сталина в своих воспоминаниях, – но и его выдающиеся качества как государственного руководителя.

Невозможно переоценить заслуги Жукова в деле разгрома и победы над лавиной гитлеровского нашествия. В самые критические дни войны, партия посылала его на решающие участки необъятного фронта.

Ленинград, Москва, Сталинград, Курск и, наконец, Берлин – этапы бессмертной славы полководца.

Нет сомнения, – крестьянский сын Георгий Константинович Жуков вошел в историю воинской славы нашей Родины наравне с величайшими русскими полководцами Суворовым и Кутузовым.

Я глубоко убежден, что здоровяк и крепыш Георгий Константинович Жуков прожил бы еще долго, если бы не гнусные интриги, подорвавшие его здоровье и травля его Маленковым и особенно Хрущевым, подлинных убийц этого выдающегося сына русского народа.

Хрущев Никита Сергеевич

С Хрущевым я познакомился в 1935 году на Тушинском аэродроме, когда он – секретарь МК – приехал вместе со Сталиным, Ворошиловым и Косаревым на показ достижений авиаспортсменов Центрального Аэроклуба.

Хрущев был тогда популярен в Москве, вникал в детали московской жизни, старался проявить себя рачительным хозяином города, занимался с увлечением реконструкцией и строительством. Он пользовался тогда уважением москвичей.

После смерти Сталина, когда Берия и Маленков стали меня прижимать, не давать заданий и вести дело к ликвидации моего КБ, Хрущев тотчас за арестом Берия принял меня и очень ободрительно разговаривал. Обещал поддержку, сказал, что никто меня не тронет и чтобы я спокойно работал.

Он сказал, что ему известны попытки Берия и Маленкова скомпрометировать меня перед Сталиным. Он сказал также, что Сталин мне верил и если бы не это, то давно уже они меня убрали бы.

Я был тогда ему очень благодарен за то, что по моей просьбе в порядке исключения, – в то время в Москве строжайше запрещено было строить промышленные предприятия, – он разрешил построить для нашего конструкторского бюро замечательное здание. Попытки мои решить этот вопрос у Маленкова, бывшего до того Председателем Совета Министров СССР, успехом не увенчались.

И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов, Н.С. Хрущев и А.С. Яковлев на показе достижений легкой авиации. Тушинский аэродром, 12 июля 1935 г.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С.Яковлева».

Хрущев сам посоветовал, по какому существующему типовому проекту строить и дал указание Моссовету оказать всемерное содействие.

Однако, после двух-трех доброжелательных встреч, отношение его ко мне стало заметно меняться. То ли кто на меня наговаривал, то ли он распространял на меня свою неприязнь к Сталину.

Особенно отчетливо почувствовал я изменившееся ко мне отношение Хрущева в период организации совнархозов.

Дело в том, что когда вопрос о передаче серийных авиационных заводов в подчинение совнархозов обсуждался на коллегии нашего Министерства, многие высказывали сомнение в целесообразности передачи заводов местным совнархозам, а науку и конструкторские бюро оставить в ведении комитета по авиатехнике.

Хрущеву стало об этом известно и он поручил секретарю московского городского комитета партии, которым тогда была Екатерина Алексеевна Фурцева, провести с руководящими работниками Министерства авиационной промышленности, в том числе и с конструкторами, разъяснительную беседу.

Фурцева собрала нас у себя в МК на Старой площади и

попросила высказаться по поводу предполагаемой реформы для доклада в ЦК нашего мнения.

Выступили немногие и спорить не стали, так как побоялись, ибо известно было, что вопрос Хрущевым предрешен.

Крайне осторожно и двусмысленно, то ли он «за» то ли «против», сказал несколько слов Туполев.

Когда же спросили мое мнение, то я сказал, что разъединять науку и производство неразумно и наша область техники больше чем какая-либо другая требует, чтобы руководство наукой и производством нераздельно было в одних руках.

Узнав об этом, Хрущев, считавший меня авиационным фаворитом Сталина, уже открыто не скрывал ко мне своей неприязни.

Чувствуя вокруг себя и своей работы ненормальную атмосферу, вызванную нескрываемым пренебрежением Хрущева, я решил попробовать поговорить с ним и рассеять создавшееся у него превратное мнение, навеянное, по-видимому, кем-то из близких к нему моих недоброжелателей.

Я почти не рассчитывал на встречу, но решил позвонить ему.

К моему великому удивлению вскоре прием состоялся, и я постарался доходчиво рассказать ему о своей работе в прошлом, настоящем и о планах на будущее.

Особенно, как мне показалось, произвела на него впечатление цифра построенных заводами за время войны и после нее самолетов моей конструкции.

– Да, – сказал Хрущев, – больше пятидесяти тысяч самолетов… Это не шутка… Цифра сама за себя говорит… Ну, ладно, работайте, работайте.

На этом мы расстались.

Однако и после этого разговора ничего не изменилось.

Наоборот, после одного из вскоре последовавших приемов по случаю Тушинского воздушного парада, на котором с успехом участвовали многие самолеты моей конструкции, Хрущев, похвалив Туполева, Микояна и некоторых других, не назвал только моей фамилии.

Сидевшая рядом с ним Фурцева подсказала ему и обо мне. Хрущев повернулся к ней и недовольным тоном громко, так что всем было слышно:

– Ну и Яковлев тоже. О Яковлеве разговор особый… – И высказался по моему адресу в незаслуженно пренебрежительном тоне. Это не прошло незамеченным моим недоброжелателями.

Вскоре министром Дементьевым на коллегии нашего Министерства предложено было обсудить вопрос о соответствии моем занимаемой должности генерального конструктора.

К чести товарищей, участников заседания, заместителей министра Лукина, Куприянова, Кобзарева, вопрос этот без особого обсуждения был признан неосновательным, и отвергнут.

Как потом мне рассказали, имелось в виду назначить на мое место… сына Хрущева – Сергея, незадолго до того окончившего Московский Авиационный Институт.

Придя к власти, – Хрущев, вначале заслужил популярность, особенно после реабилитации репрессированных Берией. Разумно высказывался о перспективах, о коллективности руководства. Но власть портила его не по дням, а по часам. На глазах у всех он превратился в самодура. Подхалимы позаботились о культе его личности.

Хрущев – человек малообразованный, но очень хитрый от природы и деятельный.

Он считал себя оратором и вожаком масс и был искренне убежден в своем высоком призвании вождя партии и государства и уверен в том, что роль преемника Сталина ему по плечу.

Он ложно маскировался под мужичка-простачка и этим усыпил своих конкурентов Берия и Маленкова, не видевших в нем опасного соперника. На самом деле он оказался интриганом и лицемером высшей степени. В очень короткий срок он обвел вокруг пальца обоих прожженных политиканов-авантюристов.

Избавившись при единодушной поддержке партии и одобрения всего народа от Берия, – сначала Хрущев уговорил Маленкова, который сразу после смерти Сталина был одновременно первым секретарем ЦК и Председателем Совета Министров, – разделить функции партийного и государственного руководства, оставив себе Совет Министров, а ему – Хрущеву – быть первым секретарем ЦК.

Затем, через короткий промежуток времени Маленков, как мавр, – сделавший свое дело и ставший только помехой, – под давлением Хрущева, вынужден был письменно отказаться от занимаемой должности.

Председателем Совета Министров Хрущев выдвинул Булганина, которого вскоре, также для достижения заранее намеченной для себя цели, устранил с дороги как некомпетентного, хотя я лично слышал как на сессии Верховного Совета он дал Булганину отличную деловую характеристику.

Расчищая себе путь, Хрущев сфабриковал так называемую «антипартийную группировку», расправа с которой дала ему возможность избавиться от опасных для него деятелей сталинских времен, в числе которых наиболее авторитетным и критически к нему настроенным был Молотов.

Вопреки недавним своим разглагольствованиям о

несовместимости соединения в одном лице должности руководителя партийного и государственного аппарата, – Хрущев стал теперь доказывать совершенно противоположное, и добился должности Председателя Совета Министров, одновременно оставшись первым секретарем ЦК.

После этого, он почувствовал себя полновластным хозяином земли советской и в полную силу развернул свои таланты.

Не скоро еще все поняли, чего можно ожидать от этого человека, хотя уже первые свои шаги в качестве вождя, постепенно все более и более нарушал принцип коллективного руководства, он ознаменовал целым рядом непростительных ошибок. Ему все сходило с рук.

Почему-то его считали инициатором и героем мероприятий партии по восстановлению законности и реабилитации невинно пострадавших в годы «бериевщины» хотя в период пребывания на посту секретаря ЦК Украины множество невинных людей пострадали по инициативе Хрущева. На ошибки его и на загибы пока смотрели снисходительно.

Несмотря на избыток энергии, инициативы и организаторский зуд, у Хрущева никогда не хватало пороха довести начатое до конца.

В начальный период хрущевского руководства, – я, не зная его еще достаточно близко, обратился к нему с просьбой о решении некоторых вопросов, в частности об отставании нашем в области авиаприборостроения. Хрущев загорелся, предложил подготовиться для доклада на Президиуме ЦК, обещая, как он выразился, устроить «кому следует большой скандал».

Я подготовился, доложил, но Хрущев уже успел потерять к этому всякий интерес, «скандала» никакого не устроил, дело с мертвой точки не сдвинулось, а я нажил себе врагов.

Хрущев по природе своей не созидатель, а скорее – разрушитель.

Одним из явных признаков невежества Хрущева является разорение и полная перестройка рабочего кабинета Сталина, его квартиры в Кремле и дачи в Кунцеве, на которой Сталин провел последние годы своей жизни. Это вандализм, непростительный и объясняемый только звериной ненавистью Хрущева к Сталину.

Как-то, ожидая приема у Хрущева, который пожелал кабинет свой разместить здесь же, на месте разрушенного сталинского, мы с конструктором Микояном пробовали установить: где, что было при Сталине, но, несмотря на все усилия, не смогли этого сделать, – так все было перекроено и безвкусно отделано.

Было очень обидно, что злая воля невежественного человека, одержимого злобным желанием стереть всякую память о Сталине,

лишила потомство такой важной исторической реликвии.

Можно ли спорить о том, что именно здесь, после смерти Ленина и находился штаб мировой революции, что именно здесь закладывались великие победа народа, партии в деле строительства социализма нашей Родины.

Разорение служебного кабинета Сталина – преступное деяние Хрущева, – с каждым годом отдаляющим нас от смерти Сталина, будет выглядеть все более и более кощунственным.

Между прочим, именно здесь, в этом кабинете, я впервые услышал от Сталина довольно нелестную оценку Хрущева.

Хрущев любил бывать на людях, но он был слишком поглощен собой, чтобы разделять чувства других и в этом состояло его непостоянство в отношении к людям, которые быстро утрачивали для него всякий интерес.

Он был вероломен по натуре, и никто никогда не был уверен, что он в любую минуту сменит милость на недоброжелательство и даже преследование (Фурцева, Жуков, Конев).

В складе ума его много недостатков и, главное, ум его не был приспособлен для той роли, которую приходилось с таким азартом играть в партии и государстве.

Ему, как он считал себя, реформатору, революционеру, полновластному хозяину второго в мире государства приходилось напрягаться до крайности пока он, не потерпел полного крушения. Он имел очень возвышенное представление о своей роли и правильности всех проводимых им мероприятий и при лучших, может быть, намерениях, своей реформаторской деятельности, вероломством и непостоянством отношения к людям, заслужил ненависть большинства окружавших его людей.

Его деятельность страдала от слишком большой его живости ума, от практически ничем не ограниченной власти, необузданности характера и сумасбродства.

Склоняя и спрягая при каждом удобном и неудобном случае вред последствий культа личности Сталина, он при помощи некоторых льстецов и подхалимов довел свой собственный культ личности до абсурдных пределов. В конце 50-х начале 60-х годов не было почти ни одной газеты или журнала без его фотографии по случаю и без всякого случая, в компании с кем-нибудь или одного.

Его поучения по любому поводу, его «ценные» указания по вопросам, о которых он большей частью не имел никакого представления, вызывали к нему ироническое настроение в народе.

Его многословные, длившиеся часами речи по заранее заготовленным текстам-шпаргалкам, составлялись специально

организованным штабом борзописцев, строчивших не покладая рук для него выступления. Эти, пустые по содержанию, надоевшие всем речи в газетах, никто уже не читал, – они вызывали насмешку.

Его самореклама превзошла все границы допустимого.

Хрущев был очень тщеславен. Достаточно вспомнить, что за десять последних лет он был дважды награжден Золотой Звездой Героя Соцтруда и Звездой Героя Советского Союза. Причем, «достижения», которые были оценены этой высокой наградой, после его удаления почти все пришлось с неподдающимся ущербом для партии, государства и коммунистического движения вообще, аннулировать и вернуть к исходному положению. Не лишне вспомнить, что Сталин, под руководством которого партия построила социализм в нашей стране и под руководством которого страна одержала победу в войне против фашизма, был награжден за 30 лет своей работы одной Звездой Героя Социалистического Труда и одной Звездой Героя Советского Союза.

Под конец правления Хрущева нельзя было без внутреннего протеста смотреть на все, что он делал. Решительно он придумывал все возможное, чтобы заслужить всеобщую ненависть. По-видимому, иногда он отдавал себе отчет в том какое впечатление производили его реформаторские мероприятия на специалистов и знающих людей, но создавалось впечатление, что это служило для него поводом, чтобы упорствовать в принимаемом решении.

Последнее время он чувствовал себя как бы артистом на сцене и очень заботился о производимом им на людей впечатлении. Мне это особенно запомнилось на XXП съезде партии.

Управляя государством, он чувствовал себя одновременно и режиссером и главным действующим лицом создаваемого им спектакля. Он был неспособен элементарно разобраться в многочисленных вопросах, решать которые он брался неловкой и чересчур смелой рукой.

Он требовал от всех безропотного и немедленного повиновения во всем. Покорность и быстрота, с какой подчиненные отвечали его желаниям, самым необдуманным и бессмысленным, приводили его к еще большей необдуманности и бессмыслице.

Хрущев был человеком малограмотным. Ни одного своего выступления заранее ему составленного, он не мог прочитать без многочисленных оговорок и, так сказать, опечаток читаемого.

Произносить такие слова как коммунизм, социализм или

принцип ему было не под силу, – он говорил: «коммунизьм», «социализьм» и «прынцып».

Он любил отступать от читаемого текста. Его импровизации были столь же безграмотны, сколь и нетактичны и не достойны высокой трибуны, с которой ему приходилось выступать, и часто граничили с явным неуважением к аудитории и отдельным людям.

Мне запомнился следующий, очень характерный эпизод. В зале заседаний Верховного Совета на трибуне Хрущев.

Сперва он читал по заготовленному тексту с обычными для него запинками и затруднениями при произнесении таких слов как индустриализация, интенсификация, рационализация и т. п. Затем он, прервав чтение, перешел к импровизации и своим зычным голосом стал распространяться о приоритете химии над металлургией, упрекнув Косыгина, который тогда был председателем Госплана, в непонимании вопроса, в недооценке одной отрасли и переоценке другой.

Или другое высказывание в том же зале. Хрущев, выдвигая на должность первого заместителя председателя Совета Министров некоего Кузьмина и характеризуя его, заявил, насколько помню так: «А чем он не подходит, вот Булганина назначили председателем и ничего, – и этот будет работать заместителем, – чем он хуже Булганина?» Как известно, этот Кузьмин оказался полным ничтожеством и за провал в работе был уволен.

Он стал говорить также о расточительстве и о пользе экономии в народном хозяйстве. За расточительство обрушился на Моссовет за чересчур «роскошное» освещение на участке Минского шоссе от Москвы до Кунцево, где осветительные мачты установили по обеим сторонам шоссе. Он, потрясая засученными рукавами, пустился в объяснение, что лишняя электроэнергия это транжирство угля. «А вы знаете, как шахтеру дается «уголек»?» – воздевая руки и потрясая ими, паясничал он перед переполненным залом.

В результате, через неделю освещение осталось лишь с одной стороны, а количество столбов было сокращено вдвое. С тех пор на этом шоссе по вечерам и ночью царит полутьма.

Непоследовательность была основным в образе и действиях Хрущева. Он с яростью и невероятной энергией старался вытравить все, что было сделано под руководством Сталина. Он нанес огромный вред народному хозяйству, учредив институт Совнархозов. Он ввел невероятную путаницу, разделив местные партийные и советские органы – на городские и сельские. Неизвестно почему, считая себя специалистом сельского хозяйства, он и в этой области дилетантскими мероприятиями

нанес огромный ущерб.

Общее собрание Академии наук забаллотировало кандидатуру одного сомнительного ученого в области сельского хозяйства, рекомендованную самим Хрущевым в академики. Хрущев взбеленился. Обрушился с нападками на Академию наук, на непокорных ученых и на существующие в Академии порядки.

Стал допытываться, кто их устанавливал и вообще откуда и для чего появилось это учреждение. Когда же узнал, что Российская Академия наук учреждена по инициативе императрицы Екатерины II, то стал выражать сомнение в целесообразности существования Академии в наших условиях, считая, что ее надо разогнать, а специализированные институты передать в ведение отраслевых ведомств и совнархозов.

К счастью он не успел этого сделать.

По вопросам международных отношений мне пришлось слышать следующее его высказывание на одном из многолюдных собраний в Большом Кремлевском дворце.

Он сказал примерно так: «Вот Молотов разводил нам здесь черную магию насчет сложности международных отношений и дипломатии, а мы – не дипломаты – и справляемся без Молотова с этим делом не хуже дипломатов».

Вот только два примера деятельности Хрущева в этой области. В мае 1960 года в Париже была организована де Голлем встреча на высшем уровне в составе: де Голль, Эйзенхауэр и Хрущев. Уже явившись в Париж, Хрущев неожиданно поставил условием своего участия в переговорах – требование, чтобы Эйзенхауэр публично извинился перед ним за полет сбитого нашей противовоздушной обороной американского разведывательного самолета «Локхид» в небе над Уралом. Эйзенхауэр отказался. Встреча по вине Хрущева не состоялась.

Де Голль принял это за личное оскорбление, и Хрущев вынужден был ни с чем вернуться в Москву.

А Де Голль круто повернул курс на сближение с ФРГ и тут же начался его политический флирт с Аденауэром – злейшим врагом Советского Союза.

Отношения наши с Францией были надолго испорчены.

Второй пример: во время поездки по США.

Хрущев выступал на сессии Организации Объединенных Наций. Выступление его ожидалось с большим интересом. Зал был набит до отказа.

Выступая, Хрущев допустил в своих словах бестактные выражения, вызвавшие бурную реакцию присутствовавших. Поднялся невообразимый шум. Звонки председательствовавшего не помогали. Тогда Никита соригинальничал, – снял свой

ботинок и стал стучать им по трибуне.

Этот хулиганский поступок обошелся нашему представительству в ООН суммой 15000 долларов штрафа.

В 1961 году летом, после Тушинского воздушного парада на загородной даче в дер. Колчуга, состоялся обед.

Стол был сервирован на лужайке под открытым небом.

После многочисленных заранее подготовленных тостов за летчиков, конструкторов, рабочих авиапромышленности и т. д. был и такой оригинальный экспромт, произнесенный Хрущевым.

– Вот, говорил Никита, – были у нас три «М – масло, мясо, молоко. Поручили мы руководить этими тремя «М» – Анастасу. Он взялся за дело и скоро привел все три «М» к одному знаменателю. Мяса, масла, молока у нас не стало, а осталось вместо этих трех «М»– одно – Микоян. Я поднимаю тост за это одно «М».

Любопытно, – что больше всех смеялся этому «остроумному» анекдоту сам А.И. Микоян.

В силу того, что Хрущев был невеждой, ему все казалось просто и, поэтому, он без всякого стеснения брался поучать даже самых крупных специалистов и авторитетов данной области по любым вопросам, Не было положительно ни одной стороны нашей действительности того времени, к которой он не приложил бы свою руку.

Промышленность, наука, искусство, литература, политика, дипломатия, – везде он пытался проводить реформы, поучать, что надо и что не надо и как надо.

Особенно непоправимый уже, к сожалению, вред нанес он Москве своей деятельностью в области градостроительства и архитектуры.

По его инициативе сооружен у западной стороны Кремля плавательный бассейн с постоянным и безобразным облаком пара в центре города, а с востока, подавившего Кремль своей громадой здания – гостиницы «Россия».

Как будто не было другого места для этих бессмысленных сооружений и без того перегруженного здесь центра города, вместо того, чтобы на их месте создать парк, украсивший и Кремль и вообще Москву.

Да и Дворец съездов не обязательно было втискивать в Кремль. В любом другом месте он стал бы украшением, а Кремлю никак не созвучен.

Не могу не вспомнить следующего эпизода, имеющего касательство лично ко мне.

Осень 1960 года. На одном из аэродромов демонстрировались новые самолеты разных конструкторов. У

каждой группы машин под тентом стояли накрытый зеленым сукном столик и два стула: один – для Н.С. Хрущева, другой – для конструктора, – на случай, если потребуются какие-либо разъяснения.

Хрущев и сопровождавшие его лица – члены ЦК, министры, маршалы, генералы – переходили от самолета к самолету, затем, спасаясь от палящего солнца под тентом, слушали объяснения.

Докладывали офицеры полигона по специальности.

Когда дошла очередь до «Яков» и Хрущев уселся за столиком, я сел рядом. Доклады по всем трем нашим самолетам прошли гладко, почти без замечаний, и машины получили положительную оценку.

Я ответил на заданные вопросы и уже вздохнул с облегчением, ожидая, когда перейдут к следующей группе – самолетам Туполева. Однако Хрущев уходить не собирался и, помолчав немного, обратился ко мне с неожиданным вопросом:

– Вы кто, конструктор или писатель, зачем книжки пишете? На такой странный вопрос я решил не отвечать и подождал, что будет дальше.

– В кино участвуете, с кинорежиссерами дело имеете, – продолжал он.

Я молчу.

– И с пионерами связались. Что у вас с ними общего? Внуки у вас есть? Вот внуки будут, и занимайтесь со своими внуками…

Молчу и оглядываюсь на присутствующих при этом нелепом допросе. Чувствуется общая неловкость, большинство смотрят в землю.

А Хрущев продолжает:

– Вы конструктор и занимайтесь конструкциями. Для книг есть писатели, пусть они и пишут. А ваше дело – конструкции…

– Вот если я буду заниматься не своим делом, что из этого получится? – задал следующий вопрос Хрущев и тут же сам на него ответил: – Меня снимут с работы.

Тогда мне было не по себе, особенно потому, что описанная сцена разыгралась в присутствии трех десятков людей.

Удивительно, как можно осуждать человека за то, что он пишет книги! Имел он в виду, наверное, мою книгу «Рассказы авиаконструктора». По тону его вопроса я понял, что он ее и не читал. Книги я пишу за счет своего отдыха и ни перед кем в этой своей «слабости» отчитываться не обязан.

Насчет «кинорежиссеров».

Когда делали фильм «Нормандия-Неман», из Министерства культуры попросили меня принять режиссера картины и сценариста писателя Константина Симонова. Встретился я с

ними. Просили они о содействии при съемках полетов французских летчиков на «Яках» во время Отечественной войны. Я дал необходимые распоряжения.

А теперь относительно пионеров.

Позвонил мне как-то один из секретарей ЦК комсомола с просьбой открыть в воскресенье выставку детского технического творчества в Политехническом музее. Я начал отказываться, но… «вы сами в прошлом авиамоделист…», «вас ребята знают»… «мы советовались в ЦК, рекомендовали вас»… «это партийное поручение»… Я согласился, приехал, выставка оказалась интересной, собралась масса ребят, выступил перед ними.

Все рассказанное кажется нелепым, как-то даже и не верится, что это было на самом деле. Однако что было, то было.

От одного из присутствовавших при описываемом ниже эпизоде, мне стало известно, что 16 октября 1941 года в кабинет к Сталину вошел Хрущев и, проявляя показную заботу о безопасности вождя, заявил Сталину, что ему нужно выехать из Москвы, так как по верным сведениям Хрущева, немцы через два часа уже могут быть в Москве. Сталин ничего не ответил по существу хрущевского предложения, а предложил пройти ему в приемную, изучить обстановку по имеющейся там карте и обещал его вызвать вновь.

Хрущев пошел в приемную, посмотрел на карту, хотя ему и так было известно положение на фронте, и сидел, ждал вызова Сталина. Сталин вызвал его только через 3 часа и, когда Хрущев вошел в кабинет, сурово сказал ему:

– Вы пророчили, что немцы будут здесь через два часа, – где ваши немцы?

И добавил:

– За распространение панических слухов полагается расстрел.

Вообще лично у меня создалось такое впечатление, что Сталин относился к Хрущеву полуиронически, а иногда даже смотрел на него как на шута горохового, но послушного и угодливого исполнителя.

Хрущев настойчиво и последовательно после смерти Сталина мстил ему мелко и злобно.

Он до такой степени ненавидел Сталина, что не удовольствовался кощунством над прахом последнего, но он не менее кощунственно переименовал город бессмертной славы советского народа – Сталинград.

Имя Сталина длительное время упоминалось и высмеивалось Хрущевым в связи с какими-нибудь ошибками не только прошлого, но, как ни странно, даже настоящего. «Культ личности» стал удобной ширмой для того, кто свои собственные,

сегодняшние ошибки пытался свалить на Сталина.

Однако очень показательно, что еще при жизни Хрущева, когда он был в расцвете своего могущества и культ его достиг апогея, как признак неуважения к нему, в народе ходило множество анекдотов самого различного свойства и во всех анекдотах Хрущев, как правило, высмеивался.

После освобождения от должности и особенно после смерти, о Хрущеве и близких ему людях совершенно забыли, как будто бы их и не было.

О Сталине же ни при его жизни, ни после смерти, никогда не приходилось мне слышать ни одного анекдота, И если объяснить это тем, что при жизни Сталина за анекдот о нем можно было жестоко поплатиться, – то лучшим доказательством уважения к памяти этого человека является то, что и после смерти, если его и критиковали, но нигде и никогда не осмеивали, Хрущев сделал все возможное для того, чтобы развалить государственную дисциплину.

Он решил, что лично обласкав и облагодетельствовав, будучи на курорте в Сочи, какого-то жулика, он этим своим показным поступком сразу перевоспитал уголовный мир. По его указанию множество уголовников-рецидивистов было выпущено из лагерей и тюрем, которые принесли большие неприятности населению страны и огромные трудности милиции, долго еще после этого расхлебывавшей «гуманный» порыв Хрущева.

На площади Свердлова, на глазах у любопытных прохожих, с милицейским жезлом в руках он учил орудовцев тому, как нужно регулировать уличное движение на московских улицах.

Он уже взялся было за ликвидацию паспортной системы в стране. Он считал, что паспорт – наследие царского режима, механически перенесенное Сталиным в наше социалистическое сегодня, и что только трудовая книжка отражает истинное лицо советского человека.

Он – человек, имевший весьма поверхностное представление о грамматике родного языка – ведь даже резолюции свои он не мог писать без орфографических ошибок, – поощряемый псевдоучеными филологами, решил, что русский язык нуждается в реформе – в упрощении.

Он провел и денежную реформу-, которую народ долго ему не простит.

Он ликвидировал выплату процентов и выигрышей по государственным займам, вызвав этим актом дополнительную неприязнь населения.

Он, наконец, последние годы со всей своей многочисленной семьей и целой командой подхалимствующих журналистов,

возглавляемых зятем Хрущева неким Аджубеем, за государственный счет на специальном пароходе путешествовал вокруг Европы по разным странам, упиваясь встречами с королями и президентами.

О нравственном облике и цинизме Хрущева говорит следующий весьма красочный эпизод:

Как-то мы с конструктором Микояном разговорились о предстоящем летнем отпускном сезоне. Куда бы поехать подальше, чтобы отдохнуть как следует, чтобы оторваться от московских телефонных звонков, деловых встреч и разговоров. Я вспомнил, как старик Туполев рассказывал о своих довоенных поездках с женой в отпуск за границу, то ли в Италию, то ли на южный берег Франции.

– Вот бы и нам также съездить, – полушутливо сказал я и тут же заметил, – да разве сейчас пустят, сейчас время не такое.

– А что, – возразил Микоян, – на днях я буду у Хрущева и поговорю с ним на эту тему.

– Хорошо бы, – говорю я.

Через несколько дней при встрече с Микояном спрашиваю: – Ну как, говорил с Хрущевым?

– Как же, говорил.

– Ну и как?

– А вот как.

Хрущев сказал, – чудаки вы с Яковлевым. Выдумали на южный берег Франции. Ницца вам нужна. А вы поезжайте в Сочи, там на пляже такой товар, что и в Ницце не найти. Да и дешевле – валюты тратить не придется.

Сперва я не поверил, подумал Артем Иванович шутит, но он сказал, что привел подлинные слова Хрущева, После мы часто вспоминали этот эпизод и подшучивали друг над другом, – ну как, поедем в Сочи на пляж товар посмотреть?

Как я уже говорил, после устранения Берия и Маленкова, Хрущев относился ко мне не враждебно.

Но со временем отношение его становилось все прохладнее и прохладнее и, наконец, стало явно недоброжелательным. Я ломал голову, пытаясь найти этому причину, и никак не мог додуматься.

Но вот однажды в гостях у меня были Екатерина Алексеевна Фурцева с мужем, Николаем Павловичем Фирюбиным. Оба они очень милые люди, относились ко мне с большой симпатией, и Фурцева рассказала следующее.

– Я часто бываю у Хрущевых в домашней обстановке. Сергей – старший сын Хрущева – по окончании Московского авиационного института, назначенный в одно из ракетных конструкторских бюро, также там бывал со своим шефом. И вот я заметила, что

каждый раз они высказывали Никите Сергеевичу про вас какую-нибудь гадость. Я обратила внимание также на то, что эти высказывания выслушивались с большим интересом.

Через некоторое время после этого разговора с Фурцевой я узнал, что под меня подбираются ключи к освобождению от должности генерального конструктора, руководителя ОКБ. Преемником моим намечался Сергей Хрущев.

Таким образом, стало ясно, что люди при личных встречах внешне исключительно любезные и доброжелательные, за моей спиной хулили меня, чтобы проложить дорогу карьере сына Хрущева.

Это мероприятие по устранению меня от руководства, созданного мной еще в конце 20-х годов конструкторского коллектива, осуществить не удалось по причине отстранения самого Никиты Хрущева.

Слава богу, смелые и честные люди в партии вовремя пресекли вредную деятельность зарвавшегося самодура.

Маленков Георгий Максимилианович

С Георгием Максимилиановичем Маленковым я познакомился при следующих обстоятельствах.

В конце августа 1939 года вызвал меня нарком М.М. Каганович:

– Поедем к секретарю ЦК Маленкову, – в связи с вашей поездкой в Америку.

Вместе с Кагановичем, в его машине мы приехали на Старую площадь в ЦК и на лифте поднялись на четвертый этаж. Нас уже ждали.

Маленкова я увидел впервые. Невысокого роста, полный, с животом, одутловатое круглое, бабье лицо бледного серо-зеленоватого оттенка с редкой растительностью. В одежде подражает Сталину. Постоянно подтягивает (руки короткие) вылезающие манжеты рукава рубашки.

Поздоровавшись за руку и пригласив сесть, он сразу же спросил:

– Зачем едете в Америку?

Я ответил, что меня посылают на фирму «Дурамолд» для ознакомления с использованием пластмасс в самолетостроении.

– Сколько времени там пробудете?

– Командировка сроком на месяц.

– Как поедете?

– Поездом до Гавра, а там пароходом «Иль де Франс» в Нью-Йорк.

– Через Париж?

– Да, в Париже пересадка на гаврский поезд.

– Надя вас будет встречать в Париже?

– Какая Надя?

– А ваша парижская приятельница.

Георгий Максимилианович Маленков (08.01.1902 – 14.01.1988). Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Тут я вспомнил, что за два года до этого, будучи в числе других инженеров нашего Наркомата в Париже, я заболел ангиной и там, по указанию торгпреда, меня, больного, помимо врача поручили заботам одной из сотрудниц торгпредства, славной девушке по имени Надя.

– Ах, эта Надя?!

– Да, эта.

– Как же она меня будет встречать, – она и не подозревает, что я поеду за границу, я ведь не писал ей.

– Да, но зато она вам писала.

– Это верно, – прислала недавно письмо, что у нее скоро кончается срок, что она возвращается в Москву и хотела бы меня увидеть. Откровенно говоря, я и забыл про нее совсем.

– Кто эта Надя?

– Сотрудница Внешторга, комсомолка.

– Вопросов больше нет, – обращаясь к Кагановичу, сказал Маленков и опять ко мне:

– Ну, желаю успеха.

На обратном пути я спросил у наркома, откуда Маленков мог знать о письме.

– Откуда? – иронически усмехнулся Каганович, не ответив на вопрос.

30 августа 1939 года гитлеровские войска напали на Польшу. Англия и Франция объявили войну Германии.

Началась вторая мировая война и через два месяца вместо Америки мне пришлось в составе советской экономической делегации поехать в Берлин.

Позже мне пришлось общаться с Маленковым часто и помногу, – особенно в начале работы в Наркомате в период его перестройки.

Нужно сказать, что это был человек необыкновенной трудоспособности, очень дотошный, вникавший в дело до мельчайших подробностей. Формалист и буквоед в точном смысле этого слова. Мы с наркомом целыми днями, иногда до поздней ночи, просиживали с ним, формулируя и редактируя разные документы для Сталина.

Однако справедливость требует отметить большую заслугу Маленкова в деле укрепления мощи нашей авиации во время войны.

Маленков, руководя могучим партийным аппаратом страны и шефствуя над авиацией, молниеносно осуществлял через местные партийные организации все решения ЦК, связанные с развитием нашей авиации, за что и ценил его Сталин. Но у меня было такое впечатление, что техникой, вне рамок обсуждавшегося в данный момент вопроса, он не интересовался. Может быть поэтому лично мне с ним было как-то не по себе, – я не чувствовал в нем искренности. Характера он был не открытого.

Да и сам Маленков ко мне с самого начала симпатии не чувствовал, видимо, как к человеку совершенно чуждому по духу и темпераменту. Вынужден был считаться только в силу отношения и доверия ко мне Сталина.

Маленков ненавидел Ильюшина и Микулина, как и вообще все живое, необычное.

Маленков не имел авторитета старого большевика-партийца. Не имел образования и каких-либо серьезных знаний. В личных целях использовал болезненную мнительность Сталина и во всех случаях, как мне это пришлось замечать, не гасил его подозрительность, а разжигал ее и растравлял. Не обладая политическим багажом, являясь выскочкой, построив свою карьеру на беспринципном угодничестве, он дошел до высшей ступени – должности секретаря ЦК и правой руки Сталина по партийному аппарату.

Он, так же как и Берия, боялся выдающихся политических деятелей, а также крупных специалистов, с которыми любил

общаться Сталин, поэтому не останавливался ни перед чем, чтобы убрать и тех и других со своей дороги.

Именно этим и можно объяснить последовательное уничтожение по интригам Маленкова и Берия таких крупнейших деятелей партии и государства, как Н.А. Вознесенский, А.А. Кузнецов и ленинградских партийных и советских руководителей.

Суть так называемого Ленинградского дела заключалась в следующем. После разгрома под Ленинградом гитлеровских вояк, на полях сражений осталось огромное количество трофейного немецкого оружия. Оружие это было собрано, рассортировано и хранилось в отведенных для этого специальных складских помещениях. Это обстоятельство использовал Берия. Он с целью скомпрометировать и избавиться от опасных для себя конкурентов, таких как Н.А.Вознесенский, А.А. Кузнецов и других, изобразил Сталину дело так, что оружие собирали для вооруженного выступления против советского правительства. Сталин усомнился и послал Маленкова проверить это дело на месте в Ленинграде. Маленков поехал, «проверил» и подтвердил измышление Берия.

Как я уже говорил, Маленков шефствовал над авиацией. Через него шли все основные документы по развитию авиационной техники и авиационной промышленности.

Однако Сталин часто, не считаясь с уже подготовленными в аппарате Маленкова предложениями в области авиации, советовался со специалистами и, подготовленные наркомом и представленные Маленковым предложения, коренным образом изменялись. Сталин при обсуждении авиационных вопросов почти всегда приглашал меня, а так как случалось, что мое мнение не совпадало с соображениями наркома и Маленкова, то оба они бывали очень недовольны. Они считали меня человеком опасным, от которого всего можно было ожидать.

В моем лице, – конструктора и заместителя наркома, – Маленков видел человека, через которого помимо него до Сталина могли доходить мнения и сведения, неподконтрольные Маленкову.

Маленков с Берией неоднократно пытались скомпрометировать меня в глазах Сталина и подорвать его доверие, но как сказал в разговоре со мной, уже после смерти Сталина, Хрущев:

– Сталин вам очень верил, и только поэтому им не удалось вас свалить.

Натура Маленкова видна была во всех его поступках с самых первых дней нашего знакомства.

Вот несколько мелких штрихов.

16 января 1940 года мы с Шахуриным с самого утра сидели у Маленкова в его кабинете в ЦК, готовя какой-то важный и срочный документ для Сталина. Как только мы вошли и поздоровались, Шахурин сказал Маленкову:

– Сегодня Яковлева надо поздравить, жена родила ему первого сына.

Маленков, здороваясь, поздравил и сказал:

– Ну, что ж, надо послать жене в родильный дом корзину цветов.

Но эта фраза, как оказалось, была пустым лицемерием, так как проработав часа три, я попросил разрешения ненадолго отлучиться, чтобы купить цветы и послать их жене, Маленков не отпустил меня. Так я и проработал у него безвыходно до позднего вечера. Цветы послать не удалось. А, казалось бы, что ему стоило нажать кнопку, сказать секретарю и цветы были бы посланы.

Какова разница по сравнению со Сталиным, который, заметив за ужином, что мне нравится «Цинандали», на другой же день прислал две корзины этого вина.

В предвоенные годы в ЦАГИ бесталанные бездельники, демагоги мешали работать настоящим ученым. Создали обстановку бесконечных заседаний и беспредметной болтовни. Разложили творческий коллектив ученых. Несколько раз говорил я об этом Маленкову, но безрезультатно.

Тогда, в начале 1940 года, я решил сказать самому Сталину, что в ЦАГИ требуется коренная перестройка. Но опасался как бы это не вызвало сопротивления тогдашних руководителей ЦАГИ, прикрывавшихся личиной общественности и партийности, что ставило их якобы в особое положение по отношению к ученым, которые в массе своей, в то время, в основном, были беспартийными.

Буквально на другой день звонит мне секретарь ЦК и МГК КПСС А.С. Щербаков и говорит, чтобы я действовал по ЦАГИ смело и что ЦК поддержит все мероприятия, какие я найду нужными.

Видимо Сталин поговорил с ним по этому вопросу.

А через несколько дней, после того как необходимые мероприятия по ЦАГИ были осуществлены, при первой же встрече Маленков похвально отозвался о «Цаговской революции».

Насколько я заметил, Маленков никогда не проявлял своей инициативы, а инициативу других, как правило, глушил, если она не поддержана Сталиным, – в этом случае он бывал безукоризненным исполнителем.

В начале войны, когда каждый истребитель буквально был на счету, Сталин в разговоре со мной поинтересовался, почему один

из заводов так медленно развертывает выпуск новых истребителей.

Я ему объяснил, что наряду с причинами общего порядка, решающее значение имеет характер директора завода, который старается не столько бороться с трудностями освоения машины, сколько подысканием оправданий и стремлением свалить вину на кого-нибудь другого.

– Так это же прохвост! – возмутился Сталин.

– Совершенно верно – прохвост, но что с ним поделаешь, – ответил я.

– Как что поделаешь, – сменить его, что нарком смотрит! Я промолчал. Правда, до этого я уже несколько раз об этом докладывал Маленкову, но безрезультатно.

На другой день мы с наркомом были у Маленкова. Первый вопрос к наркому был:

– Сегодня же подберите другого директора. Нарком удивился:

– Почему т. Маленков?

– Говорят, что он прохвост и тормозит дело. Нарком спорить не стал.

В тот же день вечером вышел приказ о назначении нового директора.

В конце войны Маленков не раз в присутствии наркома предлагал мне ликвидировать конструкторское бюро Микояна как самостоятельную организацию и влить ее в мое КБ, мотивируя это тем, что, создав в 1940 году малоудачный фронтовой истребитель МиГ-3, КБ под руководством Микояна не дало новых машин и бесплодно расходует государственные средства.

Я упорно отвергал эти домогательства Маленкова, объясняя ему, что нельзя требовать от конструктора и от его коллектива постоянной удачи, так как у конструкторов, как во всяком творческом деле, удачи чередуются с неудачами.

Маленков предлагал ликвидировать так же и КБ Поликарпова, влить оба эти КБ в мое и мне возглавить их.

Решительно уклонившись от этого, я поступил очень предусмотрительно, – ибо в противном случае, рано или поздно, – тот же Маленков обвинил бы меня в ликвидации в личных интересах своих соперников, используя служебное положение.

Это была явная провокация, за такие вещи Сталин по головке не гладил.

Маленков не раз на протяжении моего с ним общения по работе предлагал нам с Шахуриным вместе заниматься физикой. Не знаю, почему его интересовала физика. Я никогда не замечал у него каких-либо особых познаний или любви к этому предмету,

но, тем не менее, такие предложения с его стороны были. Правда, они остались беспредметной болтовней, так как возможность организовать такую учебу он имел и зависело это только от него. Но слова так и остались словами.

Как-то, в разговоре с Маленковым о печати я заметил, что газеты наши суховаты, в них мало печатается интересного материала.

Маленков сказал, что это зависит от редакторов. Я с ним согласился, но возразил, что даже «Правда» – первая наша газета, – и та печатает большей частью информационные и официальные документы, – Чего же вы хотите, – сказал Маленков, – там ведь Поспелов! Чего с него взять!

– Впрочем, – добавил он, – ведь Поспелов один из лучших. А от кого же зависело, как не от Маленкова, заменить редактора, с которого «нечего взять».

Маленков, занимая пост секретаря ЦК, был самым могущественным после Сталина человеком. Весь аппарат ЦК и обкомов, а следовательно и весь государственный аппарат, были в его полном и неограниченном распоряжении.

Он был одним из главных виновников массовых репрессий партийных работников, военных деятелей, интеллигенции. Желая выслужиться перед Сталиным, изучив его болезненную подозрительность, он выслуживался на неблагодарном поприще – провокатора, доносчика и палача. Маленков фабриковал провокационные дела, обвиняя людей в вымышленных преступлениях, в результате чего были уничтожены сотни невинных.

Однако после смерти Сталина, при помощи Берия и Хрущева, он стал Председателем Совета Министров.

Маленков, – уже будучи Председателем Совета Министров, – в период март-июль 1953 года, до того сживавший меня со свету, сразу же после ареста Берия в августе, дважды лично звонил мне домой, справлялся о том, как идут дела, не нуждаюсь ли я в его помощи, просил не стесняться звонить ему и обещал свою поддержку, Он боялся, что его совместные с Берией под меня подкопы, всплывут наружу и хотел подкупить своим фальшивым вниманием.

В этом весь Маленков.

Берия Лаврентий Павлович

Бывая у Сталина не только в служебной обстановке в кремлевском кабинете, но и на квартире и на ближней даче в Кунцево, – я с самого начала, естественно, с любопытством присматривался к окружавшим его людям, – виднейшим деятелям того незабываемого времени.

Люди, которые во главе со Сталиным, возглавляли руководство партии и государства фигурировали и перечислялись в то время официально по своей значимости в таком порядке: Сталин, Молотов, Ворошилов, Жданов, Микоян, Берия, Маленков, Вознесенский и другие.

Такой порядок был довольно стабильным и только к концу жизни Сталина он претерпевал постепенные изменения, как в смысле очередности перечисляемых деятелей, так и самого состава.

Все они были, если можно так выразиться, стрижены под одну гребенку. Послушные исполнители воли Сталина, редко или вернее никогда не вступавшие с ним в противоречия.

Но Берия и Маленков, по моим наблюдениям, тогда еще неосознанным, как-то выделялись. Это были своего рода Гога и Магога.

Они сидели за столом в кабинете Сталина всегда рядом. На тушинские воздушные парады приезжали вместе в одной машине. Они перешептывались и переглядывались во время обсуждения вопросов у Сталина с взаимопониманием. И вообще создавалось впечатление, что они работают на пару, – отдельными репликами поддерживая друг друга, и если один подбрасывал какую-нибудь мысль или делал предложение, то другой одобрительно кивал головой.

Л.П. Берия (29.03.1899 –23.12.1953)

Особенно заметно это было со стороны Маленкова, который, пользуясь доверием Сталина, с подачи Берия, проводил в жизнь его идеи.

С первых дней общения с ними, оба они, – как Берия, так и Маленков, – производили на меня какое-то еще неосознанно неприятное впечатление, но ничего плохого в каждом из них я вначале не видел. И только из отдельных, так сказать, наблюдений частного порядка, со временем сложилось у меня об этой неразлучной паре явно невыгодное для обоих представление.

Вначале мне было непонятно, почему Сталин постепенно приближал их к себе, заметно выделяя из числа других.

Значительно позже стало ясно – это происходило потому, что Сталин видел в них идеальных, с его точки зрения, исполнителей. А Сталин ценил быстрое и четкое осуществление принятых решений, подчас очень трудновыполнимых.

Маленков руководил партийным аппаратом всей страны, то есть могучим рычагом реализации политики партии.

Берия подчинены были госбезопасность и Наркомат внутренних дел, едва ли не самый мощный механизм государственного управления.

Оба они – Маленков и Берия – обладали неизмеримо большими по сравнению с другими возможностями для выполнения сталинских указаний.

Вот, как мне кажется, в чем секрет их силы и преимущества перед другими.

Лаврентий Павлович Берия – шеф государственной безопасности, самая мрачная и страшная фигура, интриган, шантажист. Злой гений Сталина.

Вместе с Маленковым творили они черное дело шельмования, опорочивания в глазах Сталина честных людей, которых считали опасными с точки зрения своей карьеры.

Не было таких грязных способов, к которым не прибегал бы Берия для устранения людей с целью изоляции Сталина от неконтролируемых им влияний.

Нет слов, чтобы охарактеризовать полностью вред, нанесенный Берией нашей партии, нашему народу. Последствия деятельности Берия послужили Хрущеву основанием для разжигания так называемого «культа личности» Сталина. Вредные последствия искусственного раздувания «культа Сталина» до сих пор не поддаются учету как внутри нашей страны, так и во внешнем мире.

Конечно, все это нам стало известно после разоблачения Берия как политического авантюриста. Суд над Берия и приговор были всеми восприняты как заслуженное возмездие.

Однако и в то время, когда он обладал большой властью, мне приходилось слышать о Берии, что это страшный человек. И не раз я задумывался тогда, как Сталин этого не видит.

С Берия у меня по работе личных контактов, за редкими исключениями, не было. Если и приходилось с ним встречаться, – то, в основном, только у Сталина. Но почти каждая встреча оставляла неприятный осадок.

Я расскажу здесь лишь о нескольких случаях встреч с Берия при разных обстоятельствах.

Первое мое знакомство с Берия произошло в самом начале 1940 года на одном из совещаний у Сталина, после которого всех присутствовавших Сталин пригласил домой ужинать.

Дело было зимой. Все вошли в прихожую, сняли пальто и перед тем как идти в столовую, прошли в туалетную комнату. Там были два или три умывальника, а приглашенных было человек восемь-десять, в том числе Молотов, Жданов, Маленков, Берия, Микоян и кто-то еще, так что у каждого умывальника столпилось по несколько человек.

Передо мной стоял Берия. Закончив мытье рук, он как бы из любезности полностью открыл кран, повернулся ко мне, мотнув головой, – прошу. Ничего не подозревая, я подставил руки под струю и невольно вскрикнул. Оказывается, перед тем как отойти от умывальника, Берия отвернул горячую воду. На мое счастье я

быстро среагировал и не успел ошпарить себе руки. Берия громко расхохотался своей «шутке», а мне пришлось, скрывая боль, сделать вид, будто ничего не случилось.

Рассказанное выше произошло в самом начале моего знакомства с этим роковым для нашей Родины человеком. Впредь, когда мне приходилось с ним встречаться, я всегда был настороже, ожидая от него каких-нибудь сюрпризов.

Видя подчеркнуто хорошее отношение Сталина, Берия считал меня опасным для себя человеком, влияние которого на Сталина он не мог контролировать. Он задался целью, во что бы то ни стало, любым способов скомпрометировать меня.

Однажды, после войны, по заданию Сталина, находившегося в тот момент в Цхалтубо, в санатории на Кавказе, Берия было поручено решить проблему вертолетостроения в нашей стране.

Нас с Милем вызвали на заседание Совета Министров, которое в тот день вел Берия, и обязали в невиданно короткие сроки построить получившие впоследствии известность вертолеты Ми-4 и Як-24.

Я отказался принять к исполнению навязываемый мне Берия срок – спроектировать и построить вертолет в течение одного года. Я ссылался на загруженность нашего КБ другими работами, в частности, по машине Як-25, над которой мы в коллективе работали с огромным увлечением, взяв по ней обязательство перед Сталиным.

Берия возразил:

– Миль-то берется!

Я объяснил, что Миль, – уже в то время ведущая фигура в области вертолетостроения, – занимается только вертолетами, а наше КБ – самолетное – имеет большие и серьезные задания по самолетам, в частности по Як-25, и для нас это задание непосильно.

Берия заявил:

– Вертолет важнее Як-25. Придется вас освободить от задания по Як-25.

Когда я ему ответил, что речь идет не о задании, а об окончании постройки машины, Берия сказал:

– Ну что ж, прекратим постройку машины. Или давайте вертолет в срок или прекращайте все работы по самолету и занимайтесь только вертолетом.

Пришлось параллельно с Як-25 взяться и за вертолет, который мы построили баснословно быстро. Як-24 прошел государственные испытания и был запущен в серийное производство. Это был для своего времени самый большой в мире вертолет.

Берия практически бесконтрольно держал в то время страну в атмосфере слежки, доносительства и застенков, неясные и темные слухи о которых бродили в народе, но о которых никто ничего достоверно не знал.

Фактически вся государственная власть была в руках пары – Берия и Маленкова. И самым грустным было то, что последние годы своей жизни Сталин на все смотрел их глазами, а они, всячески разжигая его подозрительность, запугивая мнимыми заговорами и готовящимися покушениями, пользуясь его именем, творили черные дела, устраняя всех соперников и неугодных, расчищая себе дорогу к власти.

Видя подчеркнуто хорошее отношение Сталина, Берия считал меня опасным для себя человеком, влияние которого на Сталина он не мог контролировать. Он задался целью, во что бы то ни стало, любым способом скомпрометировать меня.

Он установил за мной слежку, о чем я узнал от своего шофера Миши Сущинского.

Однажды, желая опорочить мой моральный облик, Берия, – как рассказал мне присутствовавший при этом министр Хруничев, – сказал Сталину о том, что у меня роман с одной из артисток Большого театра.

Как видно такая сплетня на Сталина не произвела ожидаемого впечатления, – он молча выслушал эту «информацию», а затем спросил:

– Молодая, интересная?

– Комсомолка, смазливая.

– И что же, вас это удивляет? – Генерал, молодой, красивый, богатый, знаменитый, да за такими женщины табунами гоняются, а тут одна комсомолочка, да еще смазливая. Нет ничего удивительного. Вот если бы никого не было, – это было бы странно. Все присутствовавшие при этом разговоре рассмеялись, и Берия на время утихомирился, но как показало дальнейшее ненадолго.

Как-то, после обсуждения одного из авиационных вопросов Сталин неожиданно обратился ко мне:

– А правда ли, что заместителем у вас работает немец, – при этом он взял со стола какой-то листок и прочитал вслух, – да, немец по фамилии Вигант.

Крайне удивленный этим неожиданным вопросом, я все же сразу ответил:

– Верно, товарищ Сталин, что фамилия моего заместителя Вигант, но он совсем не немец, совершенно русский человек, а фамилию свою унаследовал от какого-то своего пра, пра, пра— предка, чуть ли не пленного шведа петровских времен.

– А вы в нем уверены?

– Совершенно уверен и ручаюсь за него.

– Ну хорошо.

Этим «хорошо» разговор о Виганте был закрыт и больше к нему не возвращались.

Другой раз, так же неожиданно, Сталин спросил:

– У вас в конструкторском бюро арестован ваш заместитель Нуров, что вы скажете по этому поводу?

– Я скажу, во-первых, что Нуров не заместитель, а один из многих начальников лабораторий научно-исследовательского отдела. Во-вторых, это хороший работник, по национальности грузин, ничего порочащего я за ним не замечал, а его арестом нанесен большой ущерб делу.

Сталин, видимо, удовлетворился моим ответом.

Вскоре Нуров был освобожден и восстановлен на работе.

По большому секрету он рассказал, что его вынуждали дать какие-нибудь компрометирующие меня показания.

Я понял, что разговор и о Виганте, и о Нурове дело рук Берия.

Со Сталиным можно было разговаривать на подобные темы совершенно откровенно, и он относился к такому заступничеству спокойно и с доверием. К сожалению, не все решались на заступничество.

Наоборот, – подобные Маленкову, – всячески старались разжигать подозрительность Сталина. Вызывать недоверие к людям, способствовать творившимся Берией беззакониям.

Вот лишь один из характерных примеров.

Когда арестовали главкома ВВС генерала Смушкевича и в доме у него производили обыск, главный инженер ВВС И.Ф. Петров, выполняя срочное задание и не застав Смушкевича на работе, поехал к нему домой и попал в засаду. Освободиться ему оттуда удалось с большим трудом.

На другой день Петров, после очередного доклада текущих вопросов Сталину в присутствии Маленкова, собирается уходить, однако Маленков его останавливает:

– Почему скрываете от товарища Сталина, что были на квартире у арестованного Смушкевича?

Смущенный Петров отвечает:

– Да, товарищ Сталин, не зная, что Смушкевич арестован, я пришел к нему по служебному делу…

– Ну и что из того? – сказал Сталин. Этой репликой вопрос был исчерпан.

В самом начале войны, неожиданно для всех нас, был арестован заместитель наркома по двигателям Баландин. Однажды, воспользовавшись подходящим случаем, я обратился к

Сталину:

– Товарищ Сталин, вот уже больше месяца как арестован наш замнаркома по двигателям Баландин. Мы не знаем, за что он сидит, но не представляем себе, чтобы он был врагом. Он нужен в Наркомате, – руководство двигателестроением очень ослаблено. Просим вас рассмотреть это дело.

– Да, сидит уже дней сорок, а никаких показаний не дает. Может быть, за ним и нет ничего… Очень возможно… И так бывает… – ответил Сталин.

На другой день Василий Петрович Баландин, осунувшийся, остриженный наголо, уже занял свой кабинет в Наркомате и продолжал работу, как будто с ним ничего и не случалось…

А через несколько дней Сталин спросил:

– Ну, как Баландин?

– Работает, товарищ Сталин, как ни в чем не бывало.

– Да, зря посадили.

По-видимому, Сталин прочел в моем взгляде недоумение – как же можно сажать в тюрьму невинных людей?! – и без всяких расспросов с моей стороны сказал:

– Да, вот так и бывает. Толковый человек, хорошо работает, ему завидуют, под него подкапываются. А если он к тому же человек смелый, говорит то, что думает, – вызывает недовольство и привлекает к себе внимание подозрительных чекистов, которые сами дела не знают, но охотно пользуются всякими слухами и сплетнями… Ежов мерзавец! Разложившийся человек. Звонишь к нему в Наркомат – говорят: уехал в ЦК. Звонишь в ЦК – говорят: уехал на работу. Посылаешь к нему на дом – оказывается, лежит на кровати мертвецки пьяный. Многих невинных погубил. Мы его за это расстреляли.

После таких слов создавалось впечатление, что беззакония творятся за спиной Сталина. Но в то же время другие факты вызывали противоположные мысли. Мог ли, скажем, Сталин не знать о том, что творил Берия?

Однажды я слышал как А.А. Жданов, за обедом у Сталина, рассказал такой анекдот, дословно записанный мной.

«Товарищ Сталин жалуется: «Пропала трубка». Ему говорят: «Возьмите другую, ведь у вас вон их сколько». – «Да ведь то любимая, я много бы дал, чтобы ее найти».

Берия постарался: через три дня нашлось 10 воров, и каждый из них «признался», что именно он украл трубку.

А еще через день товарищ Сталин нашел свою трубку. Оказывается, она просто завалилась за диван в его комнате».

Рассказав этот ужасный анекдот, Жданов ехидно усмехнулся.

Сидевшие за столом, Маленков, Микоян и особенно Берия

стали смеяться, но сейчас же прекратили смех, увидя, что Сталин даже не улыбнулся и неодобрительно нахмурился.

Феликс Эдмундович Дзержинский – организатор и руководитель Всероссийской чрезвычайной комиссии по борьбе с врагами советской власти – ВЧК или как тогда говорили: «ЧК» – был первым чекистом, честным коммунистом-ленинцем.

Таким же был и его преемник Менжинский.

Однако после смерти Менжинского последующими руководителями ОГПУ, НКВД, КГБ стали печальной памяти: Ягода, Ежов, Меркулов, Абакумов и, наконец, Берия. Это были люди совершенно другого типа. Каждый из них, кроме Берия, по случайному совпадению не имел за своими плечами ни партийного, ни государственного опыта работы и продержался на своем посту не более двух-трех лет.

Хотя все они были коммунистами, но главные качества их: желание выслужиться любой ценой перед руководством, беспринципный карьеризм, обман, шантаж, провокация и клевета, – стоившие жизни многим тысячам честных, ни в чем не повинных советских людей.

Они запугивали Сталина: симулировали выдуманные террористические акты и покушения на его жизнь, фабриковали доносы о якобы существующих антигосударственных организациях, таких как «Ленинградское дело». Принуждали людей давать ложные показания и т. д.

Ягода и Ежов еще при Сталине были разоблачены и расстреляны.

Меркулов, Абакумов и Берия были арестованы, судимы и расстреляны вскоре после смерти Сталина.

Я думаю, что Берия постигла бы такая же участь раньше, проживи Сталин еще пару лет.

Маршал Иван Степанович Конев – председатель трибунала, судившего Берия, – мне рассказал, что организация непосредственных мероприятий по аресту и дальнейшему ходу дела Берия по иронии судьбы поручена была именно Маленкову.

Маленков, хотя и боялся, что разоблачения Берия могут скомпрометировать и его самого, но выполнил эту операцию четко.

Мне думается, Маленков и сам боялся, что Берия, почувствовав в Маленкове соперника к единовластию, в конце концов, разделался бы и с ним.

Конев говорил также, что Берия вел себя на суде непристойно, унизительно и всеми силами старался свалить ответственность за свои преступления на Сталина.

Разоблачение, постигшее Берия, было для меня спасением,

потому что после смерти Сталина, Берия без сомнения довел он начатую им при жизни Сталина травлю до конца.

После его ареста стало известно, что в числе других и я был намечен им в согласии с Маленковым для уничтожения.

Сын Сталина – Василий

В 1939 году на одном из приемов в Георгиевском зале Кремля, не помню по какому случаю, уже после того, как все сидели за столом, включая и президиум во главе со Сталиным в большие золоченые двери, через которые обычно входило только высокое руководство, стремительно вошли двое: пожилой генерал-лейтенант Власик – начальник охраны Сталина, и молоденький летчик-лейтенант в авиационной форме. Они быстро сели за один из первых столов.

Оказалось, что худощавый, я бы сказал, даже щуплый, с бледным веснушчатым лицом и светлыми глазами юноша был Василий Иосифович Сталин, или как его все звали – Вася. Несмотря на рыжие волосы и такие же веснушки, во внешности он имел большое сходство со своим отцом.

Это был один из первых выходов Васи «в свет». Я узнал, что он недавно окончил летную школу и самостоятельно летает на истребителе.

Впоследствии мне стали известны некоторые подробности его, как говорится, возмужания. Сам по себе неплохой парень, способный и с живым характером, – он после смерти матери оказался на попечении охранителей и шоферов отца. Воспитание Васи, парня темпераментного, горячего и необузданного, носило характер хаотический. Фактически никто из родных им не занимался. С грехом пополам он кончил школу и, поступив в летное училище, доставлял хлопоты всему начальству. Его боялись, ни в чем не осмеливались ему перечить.

Отец мало общался со своими детьми. И если дочь Светлана, по возрасту моложе Васи и внешне на него похожая, чаще виделась с отцом, то сын общался с ним редко. Тем не менее, Вася имел возможность время от времени передавать при встречах отцу как свои, так и чужие мысли. Именно поэтому кое-кто из авиационного начальства заискивал перед ним в надежде использовать, как передатчика необходимых идей и сведений, старался задобрить Васю, чтобы он не накляузничал отцу.

Избалованный высокими начальниками разных рангов, не знающий преград своим желаниям, Василий пользовался возможностью влиять на отца не всегда с пользой для дела, а бывало и сводил личные счеты со всяким, кто хоть немного ему мешал.

Мне кажется, что отец относился к Васе, как к человеку несерьезному.

Однажды, за обедом у Сталина на квартире в 1940 году кто-

то похвально отозвался о Васиной невесте Гале, на что отец заметил:

– Как, опять женится? – И добавил: – Я уже и счет потерял его женитьбам, Наше личное знакомство с Васей произошло летом 1941 года, когда он, предварительно созвонившись со мной по телефону, захотел приехать, повидаться и переговорить.

При встрече в моем служебном кабинете в КБ он произвел хорошее впечатление; был вежлив, тактичен, я бы даже сказал, учтив. Был он в военной форме, в чине капитана, состоял на службе в инспекции при главкоме ВВС.

Летчик-испытатель П.Я. Федрови, В.И. Сталин и А.С. Яковлев, 1942 год. На оборотной стороне фото дарственная надпись: «Яки» на прогулке. Желаю больше и лучше строить, а уж мы сломать сумеем. Дорогому Конструктору от признательного «воздушного хулигана». На этой машине приятно похулиганить. 16.11.42 В.Сталин г. Москва». Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Василий Сталин обратился с просьбой отделать его персональный истребитель Як-1. Он легко получил мое согласие, Было даже лестно, что сын Сталина летает на нашем самолете. Правда, не скрою, я еще с тревогой подумал, – не дай бог угробится, – тогда мне головы не сносить.

Машину отделали, выполнив все его пожелания. Вася приехал на завод, посмотрел и остался очень доволен.

Когда на Центральном аэродроме в нашем ангаре Васин «Як» собрали, шеф-пилот П.Я. Федрови сделал на нем несколько

контрольных полетов. После этого на аэродром приехал Вася. Он привез свою миловидную жену Галю, сестру Светлану, познакомил меня с ними и тут же решил показать свое летное мастерство.

Узнав, что Вася собирается летать, я порядком испугался. Тут подумал я, не обойдется без лихачества, а это никогда к добру не приводило. Но делать было нечего, выписали полетный лист. Надев парашют, Вася сел в кабину, запустил мотор, и после непродолжительного прогрева лихо, с горкой и виражем, взлетел.

Он несколько раз бреющим полетом вихрем пронесся над нами у самой земли. Так же лихо, и надо признать – мастерски, посадил машину и, подрулив прямо к своим дамам, вылез из кабины весьма довольный. Благодарил, сказал много лестного о самолете и пригласил пообедать.

Условились, что после работы Вася за мной заедет.

Он приехал на своем «бьюике», управлял машиной сам, шофер сидел справа, мы с Пашей Федрови – сзади. Ехал Вася по городу, не подчиняясь никаким правилам уличного движения, а выехав по Можайскому шоссе за город, и вовсе решил показать высший класс автомобильной езды. Мы с Федрови не чаяли, когда, наконец, кончится эта бешеная автогонка, и старались не подавать виду, хотя ноги то и дело нажимали на несуществующие тормоза, а руки упирались в спинку переднего сиденья.

На территорию так называемой дальней дачи в Горках десятых Вася въезжал с особым шиком, видимо, о его приезде из города охрану заранее предупредили по телефону. И когда после последнего разворота с Успенского шоссе машина полным ходом мчалась на закрытые ворота, я подумал, что теперь нам пришел конец. В последний момент, высунувшись из окна, но не подавая сигнала, Вася безумным голосом закричал: «Давай, давай, давай», и перед самой машиной ворота распахнулись настежь. На этой даче Сталин-отец жил с семьей до смерти жены – Надежды Сергеевны Аллилуевой – после чего, оставив здесь дочь Светлану и сына Васю, он переселился поближе к Москве, на так называемую ближнюю дачу в Кунцево.

Дальняя дача – обычный двухэтажный загородный дом незатейливой архитектуры. Внутри все очень просто, но отделка и обстановка – со вкусом. Все – в светлом дубе. Мебель современная (по тому времени). В столовой – камин. В спальне стандартный спальный гарнитур. Детские спальни наверху.

Я был несколько раз в гостях, когда, там жили под присмотром сестры жены Сталина – Анны Сергеевны Реденс, – Василий с женой и детьми и Светлана – тогда еще не замужем.

У входа в дом нас встретили Галя и Светлана и сразу

пригласили в столовую.

За обедом я заметил увлечение Васи спиртными напитками, но вел он себя вполне пристойно. Разговор за столом носил самый обычный характер – о новых кинофильмах и спектаклях московских театров, о том кто, когда и куда едет в отпуск и т. п.

После обеда, несколько раз неудачно попытавшись разжечь камин, Вася велел принести склянку с бензином и стал плескать бензин на горящие поленья, едва не наделав пожара.

Потом завели патефон, поставили пластинки, танцевали. Через некоторое время я пригласил Васю к себе домой поужинать. Это была первая наша семейная встреча. Он принес моей жене Кате коробку хороших конфет, – для той поры большая редкость, – галантно поцеловал ей ручку, рассказывал разные смешные истории и произвел на присутствовавших самое хорошее впечатление.

Новый, 1944 год мы в узком кругу друзей встречали у нас на даче, в подмосковной местности Николина гора. Веселье было в самом разгаре. Вдруг, уже во втором часу ночи, мы услышали, как лает, заливается наш пес Трезор. Послышался шум газующего автомобиля, а потом и резкие сигналы.

Оказывается совершенно неожиданно и без приглашения приехали Вася с женой. Зима тогда была снежная. По дороге к нам они застряли и долго выкарабкивались из снега.

Пришлось весь ритуал встречи Нового года повторить.

В конце 40-х годов Вася уже командовал авиационным полком, на вооружении которого состояли истребители Як-9, и нам приходилось довольно часто встречаться.

Как-то вечером раздался телефонный звонок и Вася попросил заехать к нему в кремлевскую больницу, куда он попал совершенно неожиданно и вот по какому случаю.

В районе расположения полка был большой пруд, где водилось много рыбы. Летчики, в том числе и сам Вася, в свободное от полетов время, развлекались рыбной ловлей. Однажды, решили попробовать рыбу глушить, бросая в воду реактивные снаряды, сняв предварительно предохранитель. Такой способ представлял для рыбаков смертельную опасность. Одна из ракет разорвалась раньше времени, и Вася был ранен. К счастью, ранение было несерьезное. Осколок ракеты попал в ногу, и Вася скоро вышел из больницы.

В тот вечер я застал у него в палате жену Галю с малышом, которые тоже пришли его навестить. После ухода жены Вася откуда-то из-под койки достал бутылку, из прикроватной тумбочки два стаканчика и предложил выпить, как он сказал за «второе рождение». Я из вежливости пригубил, а он выпил до дна.

Отношения наши с Васей из вполне приличных постепенно портились, а впоследствии, особенно в послевоенный период, стали враждебными. Он причинил мне много неприятностей.

Начало нашей взаимной неприязни можно отнести к такому случаю.

К концу войны, по просьбе Васи, мы подготовили для него истребитель Як-9. К тому времени он сам летал уже мало, но самолет для себя заказал. Машину быстро и хорошо отделали, вывели на аэродром, Федрови ее облетал. Все оказалось в порядке, самолет можно было сдать.

Вася очень торопил и на другой же день пожелал сам попробовать его в полете. Случилось так, что в тот день была чрезвычайно скверная погода, плохая видимость, низкая облачность, дождь.

Я предложил отложить Васин полет до более благоприятной погоды. Но ему загорелось лететь именно сейчас и ни минутой позже. Не считаясь с приказом, отданным мною моим подчиненным, он явился прямо на аэродром к самолету, распорядился запустить двигатель и собрался отправляться в полет.

Мне сейчас же позвонили и сообщили об этом. Только из опасения, как бы в связи с плохой погодой не случилось несчастья, я подтвердил свое прежнее запрещение. Вася взбеленился. Пробовал договориться со мной по телефону, но я был тверд.

Разъяренный, и как мне показалось, выпивший, он примчался на завод и в вызывающей форме стал требовать отмены запрещения. Но я был непреклонен, и он уехал ни с чем.

Окончательно наши отношения испортились вскоре после войны. В период Потсдамской конференции Сталин, будучи в Берлине, виделся с Васей, который в то время командовал авиацией советских оккупационных войск. При встрече с отцом он стал хаять, без всяких к тому оснований, истребитель Як-9 с двигателем ВК-107.

Отец усомнился, так как ему было известно, что оценка, данная этому самолету военными летчиками-испытателями, была хорошей, и потребовал от Васи документ. Вася представил несколько наспех составленных его подчиненными необъективных отзывов о Як-9.

После возвращения в Москву Сталин приказал это дело расследовать. В связи с этим в ЦК было серьезное разбирательство, мне пришлось пережить много неприятных минут.

К счастью, все обошлось благополучно, так как при

подробном разборе дела попытки скомпрометировать машину не оправдались.

Был и такой случай. На репетиции воздушного парада в Тушино 14 июля 1948 года от шедшего в колонне самолетов двухмоторного бомбардировщика Ту-14 оторвавшимся в полете рулем поворота был разрушен и потерпел катастрофу летевший в кильватере за Ту-14 истребитель Як-23. Самолет Ту-14 без руля поворота кое-как добрался до своего аэродрома, и благополучно приземлился. А наш летчик Михаил Иванович Иванов на Як-23 погиб.

Это произошло исключительно по причине неправильного построения колонны самолетов на параде, из-за недопустимо короткой дистанции между самолетами, что было подтверждено следствием. Несмотря на это, Вася – ответственный за подготовку парада – пытался все свалить… на непрочность конструкции истребителя Як-23.

В день праздника на втором экземпляре Як-23 военный летчик Прошаков блестяще проделал каскад сложнейших фигур высшего пилотажа, чем окончательно развеял сомнения в прочности самолета.

После этого случая мы с Васей долго не виделись.

Но примерно за год до смерти отца нам пришлось несколько раз встретиться с ним по работе. К моему удивлению Вася был со мной очень любезен и всячески старался подчеркнуть свое бывшее хорошее ко мне отношение.

Летом 1952 года после утверждения на совещании у Сталина плана проведения Дня Воздушного флота Вася позвонил мне, рассказал, что все предложенные мной самолеты нашего КБ утверждены к участию в параде и пожелал, чтобы они хорошо себя показали в день праздника в Тушино.

Вскоре скончался Сталин. Вася запил, расстался с женой, совсем опустился и в одиночестве, никем не оплакиваемый, умер в Казани.

Туполев Андрей Николаевич и его школа самолетостроения

История развития советского самолетостроения неразрывно связана с именами выдающихся ученых, конструкторов и летчиков, трудами которых создавались наши самолеты. Некоторые из них начинали свою деятельность в авиации до Октябрьской революции, большинство – после.

Признанным «патриархом» советских конструкторов является Андрей Николаевич Туполев (1888–1972 гг.), ученик Н.Е. Жуковского, академик, генеральный конструктор.

Андрей Николаевич родился 10 ноября 1888 года в семье нотариуса в селе Пустомазово Тверской губернии. Окончив гимназию в Твери, он в 1908 году поступил в Московское Высшее Техническое училище (МВТУ). Будучи студентом, Туполев становится активным членом воздухоплавательного кружка, руководимого Николаем Егоровичем Жуковским. Кружок этот объединял энтузиастов молодой в то время авиационной науки. Студенты изучали в кружке теоретические дисциплины, проводили эксперименты в аэродинамической трубе собственного изготовления и даже построили планер.

Туполев вскоре стал одним из ближайших сотрудников Жуковского. Это сотрудничество продолжалось и после окончания Туполевым МВТУ.

Авиаконструктор Андрей Николаевич Туполев в рабочем

кабинете.

1945 год. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Туполев принимал непосредственное участие вместе с Жуковским в организации в 1918 году Центрального аэрогидродинамического института – ЦАГИ, а после смерти Жуковского стал душой института.

В должности начальника авиационного отдела ЦАГИ Туполев начал практическую деятельность по постройке самолетов, хотя на первых порах отдел занимался постройкой аэросаней и глиссеров.

В 1919 году под руководством Туполева построен глиссер-лодка с пропеллером, а через некоторое время – аэросани. На которых впервые написаны были инициалы «АНТ», которым суждено было войти в историю развития советского самолетостроения.

А.Н. Туполев – пионер металлического самолетостроения в нашей стране. Когда в 1922 году при ЦАГИ была организована специальная комиссия по постройке металлических самолетов, Туполев стал ее председателем. Под его руководством в 1922–1924 годах было построено шесть цельнометаллических аэросаней и один глиссер. Одновременно велось проектирование нескольких самолетов. Первый из них, легкомоторный АНТ-1, был пока еще смешанной конструкции из дерева и металла. Осенью 1923 года этот самолет совершил свой первый полет.

Благодаря накопленному в 1925 году при постройке аэросаней, глиссера и самолетов опыту оказалось возможным упразднить комиссию ЦАГИ по металлическому самолетостроению. Дальнейшая работа в этом направлении была сосредоточена в конструкторском бюро АГОС ЦАГИ. АГОС (Авиация, гидроавиация и опытное строительство) возглавил А.Н. Туполев.

Работая над созданием новых машин в АГОСе, Туполев в полной мере использовал широкие возможности ЦАГИ, как экспериментальной базы. Кроме того, средства, отпускавшиеся целевым назначением на опытное самолетостроение, не могли быть использованы на другие работы ЦАГИ – все это позволило Туполеву организовать при ЦАГИ первоклассное конструкторское бюро и опытный завод.

Результаты не замедлили сказаться.

Туполев правильно оценил преимущества и перспективность металлического самолетостроения и приложил немало сил и энергии для освоения нового легкого сплава и внедрения его в практику.

Второй самолет Туполева АНТ-2 (1924 г.) был полностью металлическим из гофрированного кольчугалюминия. Этот самолет удачно летал, подтвердив тем самым правильность основных конструктивных решений.

Вот что писал тогда сам Туполев об этом самолете:

«День 26 мая 1924 года должен быть отмечен в истории советского самолетостроения. В этот день на Центральном аэродроме совершил свой пробный полет первый советский металлический самолет, спроектированный и построенный Центральным аэрогидродинамическим институтом научно-технического отдела ВСНХ…

… Самолет построен комиссией по постройке металлических самолетов в составе:

Председатель А.Н. Туполев – автор проекта и общий руководитель работ комиссии. Зам. председателя И.И. Сидорин – разработка методов термической, технологической обработки материала и испытания на прочность.

Члены – И.И. Погоский и Г.А. Озеров.

Разработка методов расчета, сортаментов, форм и конструктивных деталей аппарата, их испытания и непосредственное руководство постройкой велись инженерами ЦАГИ: А.И. Путиловым, В.М. Петляковым, И.И. Погоским, Б.М. Кондорским, Н.С. Некрасовым, Н.И. Петровым, Е.И. Погоским, А.И. Зиминым и другими.

Пробный полет 26 мая совершен инж. ЦАГИ Н.И. Петровым с загрузкой аппарата песком. Полет не являлся испытательным, поэтому производился без хронометража и имел целью выяснить основные полетные свойства аппарата».

Туполев проявил бурную энергию и всего за 5 лет, с 1925 по 1930 годы, вслед за АНТ-2 под его руководством создаются и выходят на аэродром все новые и новые самолеты, из числа которых наиболее известны: двухместный разведчик АНТ-3 (1925 г.), двухмоторный бомбардировщик АНТ-4 (ТБ-1) (1925 г.), пассажирский трехмоторный АНТ-9 (1929 г.), тяжелый четырехмоторный АНТ-6 (ТБ-3) (1930 г.).

Туполев вложил много усилий в строительство крупных авиационных заводов для серийного производства перечисленных самолетов.

Он сплотил вокруг себя также целую школу советских инженеров по самолетостроению. Его учениками по праву можно считать таких известных конструкторов, как А.А. Архангельский, В.М. Петляков, П.О. Сухой, В.М. Мясищев и других.

Впервые я увидел Туполева при следующих обстоятельствах.

Как-то в 1925 году, в бытность свою мотористом на

московском Центральном аэродроме, я возился в ангаре с карбюратором мотора. Вдруг прибегает мой напарник:

– Хочешь Туполева посмотреть? Пойдем.

– Туполева? Пошли!

На линейке у сереброкрылого самолета толпились люди. Самолет металлический: обшивка крыла и фюзеляжа сделана из гофрированного дюраля.

Механик со своими помощниками хлопочет у мотора, в кабине летчик-испытатель Михаил Михайлович Громов. Даны последние указания и напутствия летчику, запущен мотор, и самолет тронулся к старту.

В этот момент от группы инженеров и механиков отделился коренастый человек в сером плаще, без шляпы, руки в карманах, прошелся вперед, в некотором отдалении от остальных остановился и застыл в неподвижности, наблюдая за машиной. В продолжение всего полета он стоял так один, и никто не подошел к нему, никто не нарушил его взволнованного напряжения.

Это был Андрей Николаевич Туполев. Таким видели его на аэродроме не раз; он всегда присутствовал при испытаниях своих новых машин. Кажется, он в этот момент не ощущает под собой земли и весь, всем своим существом, находится вместе с машиной в полете.

Впоследствии я познакомился с ним лично. Несмотря на занятость, Андрей Николаевич приезжал на Тушинский аэродром и на водную станцию «Динамо» в Химки для того, чтобы посмотреть на проходившие там испытания моих новых спортивных самолетов УТ-1, УТ-2 и других.

После того памятного для меня дня 1925 года, когда я увидел Андрея Николаевича при первом полете АНТ-3, из КБ Туполева вышло много новых опытных самолетов, – все они имели цельнометаллическую конструкцию с обшивкой из гофрированного дюраля.

Особенно удачными, как известно, были бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-3, они являлись крупным достижением нашей авиационной промышленности, ими гордилась вся страна.

На серийном самолете ТБ-1, названном «Страна Советов», экипаж в составе Шестакова, Болотова, Стерлигова и Фуфаева совершил в 1929 году выдающийся перелет из Москвы через Сибирь в Нью-Йорк.

Четырехмоторный тяжелый ТБ-3 повторял удачную схему двухмоторного ТБ-1.

Бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-3 долгое время состояли на вооружении наших ВВС, общее число их превысило 1000 машин.

Ряд мировых рекордных достижений принесли Советскому

Союзу машины с маркой АНТ. Самым значительным и получившим всемирное признание стали перелеты экипажа В.П. Чкалова и М.М. Громова через Северный полюс в Америку на самолетах АНТ-25 (РД). Оснащенная замечательным по своей надежности мотором А.А. Микулина АМ-34 эта машина вызвала сенсацию своим появлением в Соединенных Штатах.

На другом рекордном самолете АНТ-37 (ДБ-2 «Родина») женский экипаж В. Гризодубовой совершил беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток протяженностью 5947 километров.

В период 1934–1937 годов под руководством Туполева были построены и в разное время проходили испытания гигантские самолеты морской авиации АНТ-8 (МДР-2), АНТ-22 (МК-1), АНТ-27 (МДР-4, МТБ-1). На самолете АНТ-22 в 1936 году был установлен мировой рекорд грузоподъемности для гидросамолетов. Однако в целом эти самолеты оказались малоудачными и в серию не пошли.

Первым шагом туполевского КБ в создании скоростных самолетов стал двухмоторный СБ – скоростной бомбардировщик. На этой машине была применена потайная клепка, гладкая работающая обшивка на крыле вместо гофрированной, убирающееся шасси. Прошедший в 1935 году испытания СБ был запущен в серию. Самолет имел хорошие для того времени летные данные и вооружение. Скорость полета на машинах последних серий с мотором М-100А достигала 480 километров в час.

Одним из крупнейших самолетов мира стал, построенный в 1934 году, самолет-гигант АНТ-20 «Максим Горький». Флагман агитэскадрильи «Максим Горький» имел на своем борту небольшую электростанцию, типографию, киноустановку и прочее. Самолет с размахом крыльев 63 метра был оснащен 7 моторами М-34ФРН мощностью по 900 лошадиных сил, поднимал до 80 пассажиров и развивал скорость 280 километров в час.

Туполевым разрабатывались проекты еще более тяжелых самолетов, но они не были осуществлены, потому что в конце 30-х годов, особенно после испанских событий, стадо ясно, что увлечение тяжелыми и сверхтяжелыми машинами для того времени ошибочно.

Как уже говорилось ранее, к началу войны, развязанной гитлеровской Германией против Советского Союза, наши Вооруженные силы оказались неспособны противостоять немецко-фашистской авиации.

Деятель широкого инженерного кругозора, Андрей Николаевич в 30-х годах был первым заместителем начальника

Главного управления авиационной промышленности – ГУАП – М.М. Кагановича. Однако, в связи с малой компетентностью Кагановича в авиационных делах, – фактическим руководителем, – определявшим техническую политику развития отечественной авиации, был Туполев.

Поэтому ему и пришлось в первую очередь отвечать за создавшееся положение.

Сталин говорил тогда:

– Мы Туполеву очень верили, – особенно Ворошилов (в то время нарком обороны), – а он со своим «Максимом Горьким» и гигантоманией оставил нас без авиации – главное без современных истребителей.

Андрея Николаевича арестовали, и он был осужден на семь годам заключения, а Каганович, не ожидая для себя ничего хорошего, сам застрелился.

Значительно позже, получив возможность личного общения со Сталиным, я выразил сомнение в необходимости такого жестокого наказания для Туполева.

Сталин сказал:

– Он нанес огромный вред обороноспособности страны. Однако Туполеву предоставили возможность искупить предъявленное ему обвинение.

Для этой цели было организовано в годы его заключения специальное конструкторское бюро.

Созданный в этом конструкторском бюро под руководством Андрея Николаевича, фронтовой бомбардировщик Ту-2 оказался именно таким, какого требовала война. Самолет был испытан, получил высокую оценку и запущен в серийное производство, а Туполева освободили.

В рабочем кабинете А.С. Яковлева в ОКБ-115. Слева направо: А.С. Яковлев, А.Н. Туполев, С.Н. Шишкин, В.Г. Ермолаев и С.В. Ильюшин.

1944 год. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Самолет Ту-2 имел мощное стрелково-пушечное оборонительное вооружение и большую бомбовую нагрузку в сочетании с высокой скоростью и дальностью полета. Самолеты Ту-2 стали поступать на фронт в 1944 году.

По поводу этого самолета припоминается следующее.

Как-то в конце войны Сталин сказал мне:

– Помните, добросердечный человек, как вы в свое время пожалели, что мы посадили Туполева? Вот он был на свободе, руководил авиационной промышленностью и занимался «Максимом Горьким» и самолетами-гигантами, а посадили – и сделал хороший фронтовой бомбардировщик. Значит, не зря посадили, – усмехнулся Сталин.

Начавшаяся в послевоенные годы техническая революция, связанная с переходом на реактивную тягу, потребовала новых решений и в бомбардировочной авиации. Одним из таких самолетов стал Ту-14 – реактивный бомбардировщик-торпедоносец, состоявший в небольших количествах на вооружении авиации ВМФ одновременно с фронтовым бомбардировщиком Ил-28.

В эти же годы по заданию правительства коллектив ОКБ в короткие сроки провел важную работу по освоению в серийном производстве тяжелого четырехмоторного бомбардировщика Ту-4 – типа американского самолета В-29 фирмы «Боинг».

В начале 50-х годов А.Н. Туполев выпустил дальний бомбардировщик Ту-16, ставший одним из самых надежных самолетов наших ВВС.

Конструкция этого самолета оказалась настолько удачной, что на его базе в дальнейшем был построен широко известный пассажирский лайнер Ту-104. Вышедший на воздушные линии в 1956 году, он многие годы с тех пор эксплуатируется Аэрофлотом.

Необходимо отметить, что успеху Ту-16 и Ту-104 в большой степени способствовал исключительно удачный по своим характеристикам и надежный двигатель АМ-3 конструктора А.А. Микулина.

Когда возникла потребность в пассажирском самолете вместимостью 50 пассажиров, был создан Ту-124 – уменьшенная копия Ту-104. Этот самолет в небольших количествах поступил на эксплуатацию в гражданскую авиацию, а позднее на его базе была выпущена модификация – Ту-134 – с увеличенной вместимостью и двигателями в хвостовой части фюзеляжа.

Опыт создания пассажирского самолета на базе бомбардировщика был повторен Туполевым при постройке Ту-114. 200-местный пассажирский лайнер Ту-114 долгое время был самым крупным в мире гражданским самолетом. Основой для него послужил тяжелый дальний бомбардировщик Ту-95, оснащенный четырьмя турбовинтовыми двигателями НК-12 Н.Д. Кузнецова мощностью по 15000 э.л.с.

Будучи целесообразным на первом этапе освоения реактивной техники в гражданской авиации, использование в качестве базы для пассажирского самолета бомбардировщика вместе с тем неизбежно приводило к потерям в экономичности самолетов. Поэтому в середине 60-х годов были начаты работы по созданию пассажирских самолетов второго поколения, обеспечивающих максимальный комфорт для пассажиров в сочетании с высокой экономичностью перевозок.

Одним из таких самолетов стал Ту-154. По своей идее Ту-154 должен был заменить реактивные пассажирские самолеты первого поколения Ту-104, Ил-18 и Ан-10.

Ту-154 во многом отличается от прежних туполевских машин. Вместо застекленной штурманской кабины в носовой части здесь установлен радиолокатор, применена сложная механизация крыла, управление самолетом полностью бустерное, интерьер пассажирских кабин выполнен в новом стиле и так далее. Пожалуй, только крыло с характерными гондолами для уборки шасси – типично туполевские.

Старейшему и опытнейшему коллективу туполевского ОКБ

была поручена в 60-х годах и другая ответственная работа – создание первого пассажирского сверхзвукового самолета.

Разработками таких машин в то время занимались американцы («Боинг», «Локхид»), французы и англичане (совместный проект «Конкорд»). Позднее, ввиду чрезвычайно высокой стоимости, конгресс США прекратил финансирование американской программы разработки сверхзвукового самолета.

Только два проекта: англо-французский «Конкорд» и советский Ту-144 продолжали соревнование за право назваться первым в мире сверхзвуковым гражданским самолетов.

«Конкорд» поднялся в воздух в феврале 1969 года, то есть на два месяца позже, чем Ту-144.

Схема и внешний вид самолетов Ту-144 и «Конкорд» очень близки.

Очевидно, на каждом историческом этапе развития техники существует наивыгоднейший вариант решения задачи, соответствующий уровню научных знаний и технологических возможностей производства.

Для самолета на 120–150 пассажиров с крейсерской скоростью полета около 2500 километров в час схема Ту-144 – «Конкорд» и есть этот оптимум.

При проектировании и постройке этой машины ОКБ Туполева, ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ, НИАТ и другими научно-исследовательскими институтами и КБ были решены сложнейшие технические задачи, отработаны и освоены новые технологические процессы.

Незадолго до первого полета Ту-144 его автору – Андрею Николаевичу Туполеву – исполнилось 80 лет.

С именем Туполева связано немало событий в нашей авиации, которые начинаются словами «САМЫЙ» и «ПЕРВЫЙ».

Так, АНТ-4 (ТБ-1) по существу ПЕРВЫЙ в истории отечественного самолетостроения бомбардировщик – двухмоторный моноплан со свободнонесущим крылом.

АНТ-20 «Максим Горький» – САМЫЙ большой в мире самолет своего времени.

Ту-104 – ПЕРВЫЙ советский реактивный пассажирский лайнер.

Ту-144 – ПЕРВЫЙ в мире сверхзвуковой пассажирский самолет.

Однако справедливость требует отметить, что, создавая новую машину, Туполев не любил с кем-нибудь соревноваться. На протяжении всей своей конструкторской деятельности с 1924 по 1972 годы он всегда старался избегать конкуренции. В тех же случаях, когда это не удавалось, – почти всегда терпел поражение

от машин, создававшихся одновременно в других КБ.

Так было во второй половине 20-х годов, когда разведчик Р-3 – АНТ-3 был снят с производства, не выдержав сравнения с поликарповским Р-5.

Так было с туполевскими истребителями И-4 и И-14, уступавшими по всем статьям поликарповским И-15 и И-16.

Так было и с бомбардировщиком ДБ-2, который, несмотря на все старания Туполева, был снят с серии в пользу ильюшинского ДБ-3, впоследствии Ил-4.

Реактивный фронтовой бомбардировщик Ту-14 также не смог соперничать с ильюшинским Ил-28.

Наконец, даже такой самолет как Ту-104 был вытеснен из серии ильюшинским Ил-18.

Построенный в 1959 году, фронтовой бомбардировщик Ту-98 со сверхзвуковой скоростью полета пришлось законсервировать еще на стадии заводских летных испытаний, так как при весе 40 тонн он уступал по своим летным данным самолету такого же назначения Як-28, и который к тому же весил всего 15 тонн и был запущен в массовую серию.

Характерно, что перечисленные, кроме Ту-104, самолеты Туполева оказались неконкурентоспособными с машинами других отечественных КБ еще в процессе отработки опытного образца или в самом начале серийного производства.

Если попытаться, подводя итог пятидесятилетней деятельности Туполева, назвать наиболее удачные его конструкции массового производства, то ими станут:

АНТ-4 (ТБ-1) – двухмоторный бомбардировщик;

АНТ-6 (ТБ-3) – четырехмоторный бомбардировщик;

Ту-2 – фронтовой бомбардировщик;

Ту-16 – дальний бомбардировщик;

Ту-104 – 100-местный реактивный пассажирский самолет; Ту-134 – 70-местный реактивный пассажирский самолет; Ту-154 – 160-местный реактивный пассажирский самолет. По должности заместителя министра авиационной промышленности и просто как коллеге по специальности нам часто приходилось встречаться с Туполевым.

У меня сложилось о нем впечатление как о талантливом человеке, крупнейшем конструкторе и организаторе самолетостроения.

Все ранее мной сказанное о Туполеве является весьма убедительным подтверждением этого в части его работы.

Но хотелось бы привести несколько воспоминаний, связанных с Андреем Николаевичем как с человеком.

Мне запомнилось, что Андрей Николаевич всегда, являясь на

какие-нибудь заседания, например, научно-технического совета или коллегии Министерства, опаздывал. Все обращали на это внимание.

Как-то, когда Туполев опоздал на одно из многолюдных совещаний минут на двадцать-тридцать, министр заметил ему:

– Андрей Николаевич, что это ты всегда опаздываешь? На что Туполев, нисколько не смутившись, ответил:

– Ничего не поделаешь, у меня привычка такая, – и спокойно сел на свое место.

Встречаясь со мной, в последнее время Андрей Николаевич постоянно говорил мне:

– Ну, когда на чай пригласишь? На что я ему отвечал:

– Первое приглашение должно поступить от старшего. Андрей Николаевич лет на пятнадцать был старше меня. При следующих встречах этот диалог повторялся.

Так наше чаепитие и не состоялось.

Кстати сказать, Андрей Николаевич сам ни разу не пригласил меня чай пить.

Когда Хрущев решил организовать совнархозы и подчинить им наши периферийные авиазаводы, то при обсуждении этого вопроса на коллегии Министерства с участием конструкторов и директоров заводов это мероприятие не встретило у присутствующих одобрения.

Когда Хрущеву об этом стало известно, он поручил секретарю ЦК и МГК КПСС Екатерине Алексеевне Фурцевой собрать у себя конструкторов и убедить их в необходимости такой меры.

Открывая совещание, Екатерина Алексеевна сказала, что Хрущеву стало известно отрицательное мнение авиационников о подчинении предприятий авиационной промышленности совнархозам.

После такого вступления Фурцевой никто не осмелился искренне высказаться по этому вопросу, промолчал и Туполев.

Я сидел рядом с ним и сказал:

– Андрей Николаевич, вы же самый авторитетный среди нас и прекрасно понимаете, что это приведет к развалу авиационной промышленности.

На что он прошептал мне на ухо:

– С меня хватит.

Я же осмелился откровенно высказать свое мнение на этот счет.

Когда Хрущеву стало известно, что только один Яковлев открыто выразил свое отрицательное мнение к затее о совнархозах, он уже откровенно не скрывал своей неприязни ко мне.

На одном из совещаний у Леонида Ильича Брежнева, в то время, когда он ведал оборонными вопросами, обсуждался вопрос о создании реактивного сверхзвукового самолета-разведчика. Рассматривались два предложения – нашего ОКБ и ОКБ Цыбина.

Главком ВВС Вершинин раскритиковал наш разведчик и высказался в пользу цыбинского.

В процессе обсуждения слово взял присутствовавший Туполев и решительно поддержал мое предложение. Он сказал, что наш самолет дело верное, а второе предложение – фантастика, неоправданная трата денег, и еще того хуже – пустая потеря времени.

В результате, мнение Туполева оказалось решающим, – был принят мой самолет.

Впоследствии он прошел все испытания и был принят в серию.

В заключение хотелось бы дать краткую характеристику – концентрат впечатлений об Андрее Николаевиче Туполеве.

Огромный творческий и организаторский талант его подчинены главным образом личным интересам, гигантомании во всей своей деятельности и саморекламе. Для достижения своих планов не останавливался перед обманом лишь бы добиться цели. Он никогда не спорил с начальством, – всегда и во всем соглашался, но делал по-своему.

В связи с этим, мне не раз приходилось упрекать его в беспринципности, на что он отвечал, намекая на несколько лет проведенных им в заключении:

– С меня хватит. Или:

– Не люблю, когда меня бьют.

За долгие года работы в авиационной промышленности Андрей Николаевич сплотил вокруг себя коллектив первоклассных специалистов: конструкторов, расчетчиков, технологов. Занимаясь проектированием, постройкой и доводкой одновременно двух-трех самолетов Туполев ставил во главе бригад своих самых талантливых учеников.

Одни из них, пройдя такую школу, в дальнейшем становились во главе самостоятельных конструкторских бюро, другие – продолжали работать вместе с Андреем Николаевичем, как например, А.А. Архангельский.

Александру Александровичу Архангельскому (1892–1978 гг.) – правой руке, верному соратнику, другу и первому заместителю А.Н. Туполева принадлежит особая роль в создании самолетов АНТ и Ту. Опытный инженер, один из учеников Н.Е. Жуковского, он участвовал в доводке большинства машин, рожденных в туполевском коллективе.

Начав работу в качестве начальника бригады в АГОС ЦАГИ, Архангельский с тех пор стал неизменным помощником Туполева. Ему поручались самые ответственные и сложные задачи, так например, он был руководителем бригады, создавшей знаменитый СБ (АНТ-40).

В АГОС ЦАГИ начинали работу с Туполевым и другие талантливые специалисты, ставшие впоследствии главными или генеральными конструкторами: В.М. Петляков, П.О. Сухой, В.М. Мясищев.

Владимир Михайлович Петляков (1891–1942 гг.) был одним из ближайших учеников Туполева. Он участвовал в проектировании и постройке почти всех машин с маркой «АНТ».

В предвоенные годы Петляков назначается руководителем самостоятельного конструкторского бюро. В новом КБ в кратчайшие сроки, перед самой войной, был создан пикирующий бомбардировщик Пе-2. Эта машина успешно прошла государственные испытания и стала основным советским фронтовым бомбардировщиком. В годы войны было построено более 11 тысяч самолетов Пе-2.

Другой самолет – Пе-8 (АНТ-42), проектированием которого Петляков руководил еще работая в КБ Туполева, также принимал участие в войне. По своим летным данным Пе-8 практически не уступал американской «Летающей крепости» В-17.

Творческая деятельность В.М. Петлякова трагически оборвалась в самом расцвете – он погиб в авиационной катастрофе.

На посту главного конструктора Петлякова сменил другой ученик Туполева – Владимир Михайлович Мясищев (1902–1978 гг.). Он успешно продолжил работу по дальнейшему развитию и совершенствованию самолетов Пе-2.

В послевоенные годы с переходом на реактивную тягу Мясищев создает первоклассные тяжелые самолеты. Его четырехдвигательные дальние бомбардировщики не раз демонстрировались на воздушных парадах в Тушино. Несколько мировых рекордов по грузоподъемности на высоту было установлено также на самолетах конструкции В.М. Мясищева.

Павел Осипович Сухой (1895–1975 гг.), работая под руководством Туполева, специализировался в основном на легких самолетах. Так, возглавляемая им бригада выпустила в 1927 году истребитель И-4 (АНТ-5), короткое время строившийся серийно.

В 1933 году другой истребитель Сухого И-14 (АНТ-31) соревновался с поликарповским И-16. Самолеты внешне оказались очень похожими, но деревянный И-16 имел лучшие летные данные, поэтому цельнодюралевый и более дорогой И-14

не был принят к серийной постройке.

Рекордный самолет АНТ-25 (РД) также проектировался и строился под непосредственным руководством Сухого. Он же был автором самолета ДБ-2, который, однако, не выдержал соревнование с ильюшинским ДБ-3.

В 40-е годы П.О. Сухой становится руководителем самостоятельного конструкторского коллектива. Из его КБ вышел ряд опытных и мелкосерийных самолетов различного назначения, в том числе высотный истребитель Су-1 (И-330), одномоторный ближний бомбардировщик Су-2 и штурмовик Су-6.

Одновременно с другими советскими конструкторами П.О. Сухой работал над созданием экспериментальных самолетов с комбинированными силовыми установками.

Но работы в этой области Сухого, так же как и Микояна, Лавочкина и мои, не выходили за рамки чисто экспериментальных. Самолеты с комбинированными силовыми установками не получили распространения из-за своей чрезмерной сложности, ненадежности и были бесперспективны.

В эру реактивной авиации П.О. Сухой вступил со своим первым чисто реактивным истребителем Су-9 в 1946 году. Этот самолет с двумя РД-10 достигал максимальной скорости 900 километров в час и имел ряд новшеств, таких как катапультируемое сиденье летчика, гидроусилители в системе управления и т. п.

В последующие годы новые самолеты с маркой «Су» неоднократно ставили мировые рекорды скорости полета. Некоторые из них, в том числе сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик Су-7, который испытывал известный летчик В.С. Ильюшин, были приняты на вооружение нашей армии.

Ильюшин Сергей Владимирович

К середине 50-х годов стало совершенно ясно, что поршневые самолеты отживают свой век и будущее гражданской авиации принадлежит самолетам с турбинными двигателями.

Однако первый советский пассажирский самолет Ту-104 с турбореактивными двигателями Микулина АМ-3 был только удачной переделкой военной машины – бомбардировщика Ту-16. Он не мог в полной мере удовлетворить требованиям Аэрофлота, в первую очередь по экономичности.

Уровень развития авиамоторостроения тех лет еще не позволял создать достаточно экономичные двигатели с чисто реактивной тягой, и поэтому самыми эффектными для гражданской авиации считались турбовинтовые двигатели.

Вопрос о необходимости создания гражданских самолетов со всеми специфическими, присущими пассажирским самолетам особенностями для линий Аэрофлота был поставлен на обсуждение правительства. В ходе рассмотрения вопроса с участием конструкторов О.К. Антонова, С.В. Ильюшина и А.Н. Туполева с неожиданным требованием выступил Н.С. Хрущев. Он предложил, а вернее потребовал, чтобы новый пассажирский самолет можно было использовать без каких-либо серьезных переделок в транспортном варианте.

Такая машина, безусловно, могла быть построена, однако при этом неизбежно ухудшались бы все ее характеристики как пассажирского самолета.

Авиаконструкторы А.С. Яковлев (слева) и С.В. Ильюшин в кабинете ОКБ-115. 1944 год.

Сергей Владимирович прямо сказал об этом и заявил, что считает нецелесообразным делать универсальный самолет. Массовый пассажирский самолет должен быть специализированным, только так можно будет избежать больших потерь при его эксплуатации, Хрущев настаивал на своем требовании. Ильюшин тоже стоял твердо, и в конце концов прямо сказал, что он отказывается делать такой универсальный самолет, так как считает это большой ошибкой, Антонов, желая не упустить для своего КБ задания на создание новой машины, пошел навстречу требованию Хрущева. После этого разработка машины была поручена ОКБ Антонова.

Однако позже Хрущева удалось убедить в правоте Сергея Владимировича, и он согласился дать задание ОКБ Ильюшина на постройку специально пассажирского самолета.

В результате вскоре, почти одновременно на летное поле вышли для испытаний два новых самолета – Ил-18 и Ан-10.

Ил-18 – стоместный пассажирский лайнер с четырьмя турбовинтовыми двигателями АИ-20 конструкции А.Г. Ивченко – успешно прошел все испытания и стал основным, самым массовым самолетом Аэрофлота.

Правильность идеи Ильюшина о необходимости создания специальной пассажирской машины без попыток совместить несовместимое полностью подтвердилась.

А самолет Ан-10 очень скоро сошел с эксплуатации в

гражданской авиации в качестве пассажирской машины, был снят с производства и остался только в военно-транспортном варианте под маркой Ан-12.

В этом маленьком, но принципиальном эпизоде – весь Ильюшин.

Его убежденность в своей правоте и бескомпромиссность в принципиальных вопросах не позволили ему согласиться с требованием такого могущественного в то время, но малокомпетентного в вопросах авиации Хрущева.

Непосредственное начальство недолюбливало Ильюшина за прямоту и за то, что его суждения не всегда совпадали с мнением начальства. А некоторые начальники не любят подчиненных, отстаивающих собственное мнение, предпочитая и поощряя таких, которые стараются сперва угадать, что и как сказать, чтобы понравилось начальству.

Между прочим, в начале войны, принимая решение об освобождении от должности бывшего тогда главкомом ВВС П.Ф. Жигарева, Сталин сказал:

– Он так и смотрит в рот, какую бы повторить за начальством глупость… Опасный человек, может принести большой вред делу.

Ильюшин был не из таких.

Именно за это, не любивший его наш нарком, даже после того как штурмовики Ил-2 прекрасно себя зарекомендовали на фронте, не торопился с представлением Ильюшина к званию Героя Социалистического Труда.

И этой высокой, вполне заслуженной награды, своей первой Золотой Звезды, Сергей Владимирович был удостоен помимо и неожиданно для наркома по непосредственному указанию Сталина.

Наиболее прославились и получили всемирную известность десятки тысяч самолетов Ильюшина, таких как – штурмовик Ил-2, бомбардировщик Ил-4, пассажирские Ил-12 и Ил-14, реактивный бомбардировщик Ил-28, магистральный Ил-18 и, наконец, трансконтинентальный Ил-62.

И каждый из этих самолетов получил признание и вошел в жизнь не сразу, а только благодаря несгибаемой воле, настойчивости и убежденности в своей правоте конструктора. В борьбе его с рутиной, псевдонаукой и человеческой завистью.

Вся творческая биография Ильюшина как нельзя убедительнее показывает, что без борьбы не бывает победы.

С Ильюшиным я познакомился осенью 1923 года на планерных состязаниях в Крыму. Он тогда был слушателем Военно-Воздушной академии, конструктором одного из первых советских планеров «Рабфаковец», а я московским школьником,

до потери сознания влюбленным в авиацию.

Не знаю, по каким признакам Сергей Владимирович угадал во мне, 17-летнем юноше, будущего конструктора, но именно его помощи и постоянному вниманию я обязан многим.

На протяжении четырех десятков лет мы с Ильюшиным тесно связаны не только, как коллеги по специальности, но и просто, как большие друзья.

Однажды, в начале нашей дружбы, мне пришлось сильно за него переволноваться.

В 1936 году мы построили связной трехместный самолет, – красивый, удобный и простой в управлении. Этот самолет принял участие в спортивном перелете Севастополь – Москва и получил премию.

Ильюшину самолет очень понравился. В то время его машины строились не в Москве. Ему часто приходилось улетать из Москвы. Летал Сергей Владимирович, сам управляя, на тихоходном У-2 и терял много времени. Он попросил уступить ему нашу машину, и мы сделали это с радостью.

Несколько раз Сергей Владимирович, возвращаясь в Москву, благодарил за машину. Но вот однажды вечером звонит по телефону начальник аэродрома Райвичер и говорит:

– Только что получено сообщение, что на пути из Москвы разбился конструктор Ильюшин на каком-то красном самолете… Не твоя ли это машина?

Переданная мной Сергею Владимировичу машина была красного цвета.

Я замер от ужаса, места себе не находил. Разбился Ильюшин! Что случилось? Наконец пришло сообщение: разбился самолет, а летчик жив.

Мы увиделись с Ильюшиным через несколько дней. У него была забинтована голова. С чувством невыразимой радости обнял я друга.

– Саша, – сказал он, – к тебе претензий нет. Самолет замечательный, но, оказывается, мотор без масла не работает, не следует упускать этой «мелочи».

Авария произошла по вине механика, который забыл заправить самолет маслом. Ильюшину пришлось сажать машину в темноте на незнакомом месте. На всю жизнь у Сергея Владимировича на лбу остался шрам.

Сергей Владимирович – человек удивительной судьбы. В молодости – крестьянин-пастушок одной из северных губерний Центральной России. Потом – солдат царской армии.

На Петербургском аэродроме, где проходила «авиационная неделя», насмотревшись на полеты первых русских авиаторов, он

«заболел» авиацией и решил во что бы то ни стало научиться летать. Ильюшин добился осуществления своей мечты и стал летчиком.

В 1918 году он уже коммунист, активный строитель Красного Воздушного флота, комиссар авиационного ремонтного поезда на фронтах Гражданской войны и, наконец, в 1922 году – слушатель незадолго до того основанной Военно-Воздушной инженерной Академии имени профессора Н.Е. Жуковского.

Подготовиться в короткий срок для поступления в Академию ему, человеку почти без всякого образования, стоило огромных трудов, но он успешно сдал конкурсный экзамен.

Как и многие другие воспитанники Академии, Ильюшин совмещал учебу с практической работой на общественных началах по постройке планеров собственной конструкции: «Мастяжарт», «Рабфаковец», «Москва». Эти планеры неоднократно принимали участие в планерных соревнованиях в Коктебеле.

По окончании Академии – служба в Военно-Воздушных силах. А в начале тридцатых годов С.В. Ильюшин весь уходит в конструкторскую работу, которая уже давно была его заветной мечтой. С этого времени он становится конструктором всемирно известных самолетов, носящих его имя.

Непосредственное начало конструкторской деятельности Сергея Владимировича относится к 1931 году, когда он возглавил Центральное Конструкторское Бюро, а в 1933 году становится главным конструктором организованного по решению Правительства самостоятельного Опытного Конструкторского Бюро.

Работа, возглавляемого С.В. Ильюшиным коллектива, развивалась в трех основных направлениях: в создании бомбардировщиков, штурмовиков и пассажирских самолетов.

Первой машиной, построенной ильюшинским КБ, стал дальний бомбардировщик ЦКБ-26. Самолет показал при испытаниях хорошие летные данные, не уступающие данным однотипных зарубежных бомбардировщиков. Работая над совершенствованием этой модели, Ильюшин выпустил несколько ее модификаций, последняя из которых была названа ДБ-3.

Но подлинную славу С.В. Ильюшину принес, бесспорно, другой его боевой самолет – штурмовик Ил-2.

До этого безуспешные попытки создания самолета-штурмовика неоднократно предпринимались в предвоенные годы, как у нас, так и за рубежом. Решить эту задачу удалось Ильюшину.

По существу вся штурмовая авиация, как новый род авиации, тесно взаимодействующий с наземными силами, была создана на

основе самолетов конструкции С.В. Ильюшина.

История самолета Ил-2 весьма поучительный пример того, как человеческая рутина, беспринципная предвзятость и личная неприязнь могут нанести огромный вред важнейшему делу в ущерб государственным интересам, После отстранения Туполева от должности заместителя начальника Глававиапрома, которым тогда был М.М. Каганович, на место Туполева был назначен Ильюшин. Однако Ильюшину эта работа оказалась не по душе и в тягость, – поскольку он был поглощен тогда чисто конструкторской идеей создания совершенно нового типа самолета – летающего танка. Работа в аппарате Глававиапрома не давала ему возможности посвятить себя целиком осуществлению этой идеи, и 21 января 1938 года он обратился в ЦК с письмом следующего содержания:

> «При современной глубине обороны и организованности войск, огромной мощности их огня (который будет направлен на штурмовую авиацию) – штурмовая авиация будет нести очень крупные потери.
>
> Наши типы штурмовиков, как строящиеся в серии, – ВУЛТИ, ХАИ-5 (констр. Неман), так и опытные «Иванов» (констр. Сухой) и «Иванов» (констр. Неман) имеют большую уязвимость, так как ни одна жизненная часть этих самолетов; экипаж, мотор, маслосистема, бензосистема и бомбы – не защищена. Это может в сильной степени понизить наступательные способности нашей штурмовой авиации.
>
> Поэтому сегодня назрела необходимость создания бронированного штурмовика, или иначе говоря, летающего танка, у которого все жизненные части забронированы.
>
> Сознавая потребность в таком самолете, мною в течение нескольких месяцев велась работа над разрешением этой трудной проблемы, результатами которой явился проект бронированного самолета-штурмовика, основные летно-боевые данные которого изложены в нижеследующей таблице.
>
> Для осуществления этого выдающегося самолета, который неизмеримо повысит наступательные способности нашей штурмовой авиации, сделав ее могущей наносить сокрушительные удары врагу без потерь или с очень малыми потерями с ее стороны, прошу освободить меня от должности Начальника Главка, поручив мне выпустить самолет на

государственные испытания в ноябре 1938 г.

Задача создания бронированного штурмовика исключительно трудна и сопряжена с большим техническим риском, но я с энтузиазмом и полной уверенностью за успех берусь за это дело.

(Сер. Ильюшин)»

Просьбу Ильюшина удовлетворили, хотя Сталин впоследствии говорил мне:

– Ильюшин дезертир, – не захотел нам помочь навести порядок в самолетостроении.

Отношение Сталина к Сергею Владимировичу стало довольно прохладным.

Правда, нужно сказать, что оно коренным образом изменилось, когда штурмовики Ил-2 так блестяще проявили себя на войне.

В ноябре 1938 года опытный образец штурмовика Ил-2 вышел на аэродром и в начале 1939 года прошел государственные испытания. Однако руководители ВВС того времени относились к нему отрицательно. Только после личного вмешательства Сталина в конце 1940 года было принято решение о серийном производстве Ил-2, и первые два серийных самолета вышли уже в марте 1941 года.

Подумать только, что это происходило всего за год до начала войны. Конечно, виновные были сурово наказаны. Но каким наказанием можно искупить ущерб, нанесенный в данном случае нашей обороне.

Самолет Ил-2 и дальнейшее его развитие Ил-10 имели исключительное по мощности стрелково-пушечное вооружение, несли специальные противотанковые бомбы и были хорошо защищены броней от огня противника.

Большая роль штурмовиков «Ил» в разгроме фашистских армий неоднократно отмечалась как в советской, так и зарубежной печати. Это был самый массовый самолет Великой Отечественной войны.

При создании самолета Ил-2 Ильюшину удалось впервые решить многие научно-технические проблемы, в том числе использовать броню в качестве силовой конструкции самолета, найти технологические приемы изготовления броневого корпуса с большой кривизной обводов и др.

История самолета Ил-2 отчетливо показывает исключительные личные качества его создателя: талант конструктора, убежденность и упорство в достижении поставленной цели, незаурядный дар предвидения.

Несмотря на критику некоторых недальновидных специалистов по поводу небольшой скорости и высотности самолета Ил-2, Ильюшин правильно увидел основное назначение и определил «лицо» штурмовика.

Газета «Правда» писала по этому поводу:

> «Самолет Ильюшина – не только достижение авиационной науки. Это – еще и замечательное тактическое открытие. В его основании лежит идея глубокая и точная».

Всего было выпущено более 41000 штурмовиков Ил-2 и его дальнейшего развития – Ил-10.

В годы войны основные силы ОКБ были брошены на совершенствование штурмовиков, но Ильюшин продолжал и работу по созданию новых бомбардировщиков. Так, в 1943 году испытывался новый двухмоторный бомбардировщик Ил-6. Этот самолет был несколько больше Ил-4 и имел более мощное вооружение.

Однако примененные на нем дизельные авиадвигатели АЧ-30В конструкции А.Д. Чаромского при всей заманчивости своих данных, особенно экономичности, не были доведены до эксплуатационного состояния, и самолет поэтому серийно не строился.

Первым советским реактивным фронтовым бомбардировщиком, поступившим на вооружение ВВС, стал Ил-28. Как и все ильюшинские самолеты, Ил-28 отличался высокими летно-тактическими данными и был хорошо приспособлен к серийному, массовому производству. Достаточно сказать, что трудоемкость постройки этого 22-тонного бомбардировщика приближалась к трудоемкости истребителей.

За время своего существования фронтовой бомбардировщик Ил-28 неоднократно модифицировался, так были созданы: Ил-28Р – разведчик, Ил-28У – учебный вариант, Ил-28Т – торпедоносец, Однако и этот самолет так же, как ДБ-3, Ил-2, а позднее Ил-18, не сразу получил признание. По этому поводу вспоминается следующий случай, свидетелем которого был я сам.

У Н.А. Булганина, в то время бывшего министром обороны, обсуждались результаты государственных испытаний реактивного фронтового бомбардировщика Ил-28. Собственно говоря, решалась судьба этого, как потом показала жизнь и отзыв строевых летчиков, замечательного самолета.

И вот, вопреки здравому смыслу, выступает начальник НИИ ВВС с резко отрицательной оценкой Ил-28, договорившийся до того, что рекомендовать принятие Ил-28 на вооружение – это

обман правительства. К счастью, мнение его после объективного критического изучения не подтвердилось и самолет пошел в массовое серийное производство.

В последующие годы были построены и испытаны самолеты Ил-46 и Ил-54, продолжавшие линию ильюшинских бомбардировщиков.

Бомбардировщик Ил-54 имел уже стреловидное крыло.

Примерно в это же время был выпущен и успешно прошел государственные испытания реактивный штурмовик Ил-40.

Эти машины по разным причинам, не всегда оправданным, не пошли в серийное производство.

Но богатый опыт работы над ними дал конструктору бесценный материал для дальнейшего движения вперед, что вскоре весьма убедительно подтвердила сама жизнь.

Третьим направлением конструкторской деятельности С.В. Ильюшина было, как уже отмечалось, создание пассажирских самолетов.

К концу 1943 года дела на фронтах шли хорошо. Наша авиация полностью господствовала в воздухе. Авиационная промышленность работала на полную мощность, и выпуск самолетов все еще нарастал. Острота положения с поставкой боевых самолетов фронту была изжита.

Теперь стали поговаривать о транспортных и пассажирских самолетах. Промышленности решение такой задачи без ущерба для боевой авиации было теперь по силам.

Ильюшин уже работал над двухмоторным транспортно-пассажирским самолетом Ил-12, опытный экземпляр которого строился с дизельными двигателями. Возникла необходимость иметь поскорее, буквально теперь же, самолет, способный летать быстрее и на большие расстояния сравнительно с пассажирским Ли-2 – тогда основным самолетом ГВФ.

В результате в первые послевоенные годы, начиная с 1947 года, на гражданских авиалиниях СССР курсировали двухмоторные поршневые самолеты Ил-12, а в последующем – его модификации – самолеты Ил-14. Для своего времени это были отличные машины, весьма экономичные и в высокой степени безопасные в полете.

Вслед за Ил-12 в КБ Ильюшина был создан новый большой пассажирский самолет Ил-18 с четырьмя двигателями. Испытывал самолет Владимир Коккинаки, который очень высоко ценил летные качества машины.

Ил-18 – первый магистральный пассажирский самолет Ильюшина с турбовинтовыми двигателями, за короткое время ставший самым массовым самолетом гражданской авиации СССР.

С.В. Ильюшин и А.С. Яковлев беседуют в часы досуга на даче Яковлева в Жуковке. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Ил-18, выпускавшийся в различных вариантах: Ил-18А, Ил-18Б, Ил-18В, Ил-18Д, Ил-18Е, пережил в серийном производстве газотурбинные самолеты первого поколения, доказав тем самым, плодотворность самой идеи специализированного пассажирского самолета, заложенной конструктором в проекте.

Дальнейший этап в творческой деятельности Ильюшина – пассажирский трансконтинентальный лайнер Ил-62, вышедший на воздушные линии в 1967 году, и его дальнейшее развитие Ил-62М – количество пассажиров – 198 человек, максимальная дальность полета –10500 километров, – ставший флагманом Аэрофлота. Примечательно, что даже такой очень большой самолет сохранил простоту и легкость управления, присущую всем «Илам».

В этом – одно из проявлений творческого стиля Сергея Владимировича Ильюшина и его достойного преемника Генриха Васильевича Новожилова, которым свойственно стремление к разумному проектированию, упорство в достижении максимальной надежности и безопасности самолета в сочетании с высокой экономичностью или боевой эффективностью.

Конструирование современной машины – многогранный творческий процесс. Отличается он от творчества художника или

писателя тем, что, помимо знания предмета, кругозора и, конечно, природных способностей, конструктор должен быть и хорошим технологом. Он должен знать, как лучше выполнить конструкцию в производстве.

Конструктор должен быть и организатором людей, осуществляющих его идею на всех стадиях проектирования, постройки, испытания. Но и это не все.

Конструктор призван учитывать множество различных обстоятельств, уметь конструировать экономно, не расточительствуя, расходуя материалов ровно столько, сколько требует прочность, удобство применения.

Конструктор должен отыскивать простейшие технические решения, чтобы изготовление машины требовало минимальных затрат труда. Такие решения даются в результате упорной, кропотливой работы и получаются ясными и простыми далеко не сразу, а в результате долгих и часто мучительных исканий.

Ильюшин – мастер простых решений. Именно об этом свидетельствуют все его машины. А ведь известно, как трудно создавать простое.

Конструктор должен быть твердым, волевым, способным терпеливо и настойчиво преодолевать препятствия на пути к поставленной цели. Больше всего должно претить конструктору самодовольство, зазнайство.

И конечно, конструктор должен быть мечтателем. Именно в мечтах рождаются новые идеи. Добиться исполнения мечты – в этом величайший смысл жизни советского человека, а конструктора особенно.

Сочетание качеств, необходимых большому конструктору, встречается в одном человеке не часто.

Генеральный конструктор, трижды Герой Социалистического Труда Ильюшин принадлежит к числу именно тех немногих, кто обладает ими в полной мере.

Сергей Владимирович – человек бесконечно трудолюбивый, неутомимый в работе.

Как и у Туполева, огромный организаторский и творческий талант. Не стеснялся говорить правду в глаза, не смотрел в рот министерскому начальству, за что его не любили.

Особенность его характера – нетерпимость к мнениям других, не совпадающих с его собственными, и упрямство.

Например, в конце 20-х годов он как-то при встрече со мной заявил на полном серьезе:

– Руки тебе не подам, я тебе не товарищ – ты предатель, – изменил планеризму – занялся самолетами. Я с тобой не знаком.

В 1935 году, когда Сергей Владимирович сам перешел на

самолетостроение, дружба наша восстановилась и была крепкой и нерушимой до конца его жизни.

Россинский Борис Илиодорович

Борис Илиодорович Российский не имеет отношения к описываемым событиям и не относится к числу персонажей настоящих записок.

Но рассказы его – одного из первых русских летчиков и, безусловно, первого русского летчика-испытателя – представляют большой интерес, повествуя о первых днях авиации в нашей стране.

Мне приходилось довольно часто с ним встречаться и услышать от него много интересного, поэтому я и решил дать о Россинском отдельную главу.

В начале 30-х годов в летнее время мы с Юлианом Пионтковским почти ежедневно после работы проводили испытания наших новых авиеток. И всякий раз неизменно, пока шли полеты на «капитанском мостике» виднелась фигура начальника аэродрома З.Н. Райвичера, относившегося к нашим работам с интересом и симпатией. Но однажды я увидел рядом с Зиновием Николаевичем массивную фигуру высокого брюнета с выразительными глазами, с усами и бородкой-эспаньолкой, в темно-синем костюме и такой же кепке. После полета Райвичер и незнакомец подошли к нам.

– Здравствуй, Юлик. Поздравляю с очередным успехом! – обратился незнакомец к Пионтковскому. Они обнялись и расцеловались.

– Мое дело маленькое, – сказал Пионтковский. – Вот именинник… – И показал на меня.

Незнакомец оказался известнейшим в свое время русским летчиком-испытателем, прозванным «дедушкой русской авиации», Борисом Илиодоровичем Россинским.

Борис Илиодорович Россинский (09.05.1884 – 23.03.1977). Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

– Ну что ж, поздравляю, – сказал Россинский. – Машинка ваша мне очень нравится, надеюсь когда-нибудь на ней полетать. Но дело это оставлять сухим нельзя, как думаешь, Зиночка? – обратился Россинский к Райвичеру.

Зиновий Николаевич с самым серьезным видом ответил:

– Нужно спрыснуть, а то хвост отсохнет.

И вот мы вместе с Райвичером и Россинским отправляемся в ресторан стадиона «Динамо» отпраздновать нашу очередную победу в воздухе.

С тех пор каждый раз при испытании новой авиетки или проведении какого-нибудь ответственного полета неизменно присутствовали наши болельщики – Райвичер и Россинский.

Меня удивляло, откуда Россинский мог знать о предстоящих полетах. Я однажды спросил его об этом. Он засмеялся:

– А ты разве не слышал, что я колдун?! Я все знаю! Вот пока я присутствую при полетах, все будет хорошо.

А дело объяснялось очень просто. Всякий раз Зиновий Николаевич Райвичер, через которого проходили заявки на проведение полетов, звонил Россинскому.

После успешных испытаний мы обычно отправлялись вместе

поужинать и приглашали Россинского, который был замечательным собеседником. Он был большой любитель посидеть в компании. Его рассказы о собственных первых шагах летчика-испытателя, о встречах с зачинателями отечественной авиации и о своих полетах на первых аэропланах конструкции Блерио, Фармана, Морана были для меня, начинающего авиатора, живой историей.

Мы с Россинским встречались довольно часто и подружились.

Борис Илиодорович всегда приезжал на аэродром на своем маленьком, ядовито-зеленого цвета, открытом автомобиле допотопной конструкции. Наверное, Ильф и Петров когда-нибудь видели автомобиль Россинского и в своем бессмертном «Золотом теленке», описывая «Антилопу гну», взяли его за образец. Даже сигнальный рожок с резиновой грушей, издалека извещая о приближении Россинского, издавал звуки, подобные матчишу «антилопы», и был своего рода московской достопримечательностью.

Борис Илиодорович во время войны 1914 года, испытывая самолеты, очень много зарабатывал (до 600–700 рублей в день). По его выражению, он тогда «сказочно разбогател» и слыл в Москве самым богатым человеком.

– Так вот, – рассказал он мне, – один бездельник на Кузнецком мосту бросился под мой автомобиль, чтобы получить легкое увечье, а потом взыскать с меня по суду пожизненное пособие. Но не вышло: я вовремя затормозил, поймал его и надавал хороших тумаков…

Борис Илиодорович Российский – коренной москвич.

Родился в 1884 году в семье санитарного врача. Среднее образование получил в реальном училище. Судьбе было угодно сделать так, чтобы семья Россинских проживала неподалеку от квартиры уже тогда знаменитого профессора механики Николая Егоровича Жуковского.

Как и другие ребята, маленький Россинский увлекался голубями.

– Мне было всего 10 лет, когда я завел голубей в компании с дворовыми мальчишками, – вспоминал Россинский. – Моя мать не любила голубятников и говорила мне: «будешь свистуном». Но я очень увлекался голубями. Во сне мне часто снилось, что я летаю…

И вот как-то произошло знакомство будущего летчика с маститым ученым. Жуковский заинтересовался полетами голубей и разговорился с ребятами. Жуковского поразила смышленость Россинского. Он объяснил ему, почему летают птицы, и посоветовал самому построить летающую модель.

Если в момент, когда приходил Жуковский, ребята не гоняли голубей, он сам просил выпустить птиц, чтобы понаблюдать за полетом.

– Я думаю, – рассказывал мне Россинский, – что брошюра Жуковского «О парении птиц» была подсказана наблюдениями за нашими голубями. После этого я долго не встречался с Жуковским, так как мы переселились на другую квартиру – на Немецкую улицу, по соседству с домом, где родился Пушкин… В пятом классе реального училища на уроках физики я заинтересовался мыслью о покорении воздуха. Тогда еще только-только назревал вопрос о полете человека. Учитель посоветовал мне пойти на лекции Жуковского в Политехнический музей… Жуковский в это время вернулся из поездки в Германию, где он встречался с известным немецким ученым-планеристом Отто Лилиенталем, и привез от него в Москву подарок – настоящий планер, на котором летал в Германии сам Лилиенталь…

Россинский отправился на лекцию Жуковского, подошел к нему после лекции и попросил разрешения полетать на планере Лилиенталя. Жуковский посмотрел на него с удивлением и, конечно, в просьбе отказал.

Между прочим, планер этот и в наши дни, спустя 60 лет после описанного случая, хранится в Музее авиации.

– Как ты учишься? – спросил Жуковский.

А учился Россинский, по его собственным словам, посредственно.

– Вот учись хорошо, – сказал Жуковский, – обрати особое внимание на математику, физику, для того чтобы поступить в Высшее техническое училище. Там приходи ко мне, и я тебе помогу…

Россинский внял совету Жуковского. В 1906 году он выдержал конкурсные экзамены в Высшее техническое училище. Экзамены были трудные: нужно было получить по пяти предметам 24 балла.

О дальнейшем Россинский рассказывал так:

– Осенью 1908 года я услышал, что в кинематографе в Петровских линиях будут показывать полет братьев Райт. Я обрадовался и спросил Жуковского, не хочет ли он посмотреть этот фильм. Он охотно согласился. Пришли, но на афише вместо полета братьев Райт значилось: «Похождения Глупышкина». В кассе объяснили, что полет братьев Райт показывается в «Патэ-журнале» (тогдашняя кинохроника). Пошли туда, мы увидели, как самолет разгоняли по рельсам, и он делал несколько кругов на небольшой высоте. Все это так быстро промелькнуло, что мы решили посмотреть журнал второй раз. После этого Жуковский

сказал: «Надо было бы пригласить побольше студентов, заинтересовать их авиацией. Я буду читать лекции, а потом постепенно дело дойдет до практики…»

Решили организовать кружок. Я вывесил объявление, что желающие участвовать и слушать лекции Жуковского могут записаться. Первым записался Слесарев – известный впоследствии конструктор.

Жуковский советовал построить управляемый планер, а потом, поставив на него двигатель, превратить в самолет. Решено было построить планер из бамбука. Россинский поехал на фабрику, где делалась бамбуковая мебель, и там научился гнуть бамбук. Шарниры для управления он тоже сделал сам.

– Когда, наконец, планер был построен, – продолжает Россинский, – я начал пробовать летать. Сперва на лыжах, но они прилипали и не давали скорости. Тогда я сделал ледяную дорогу к реке с трамплином. Я ложился на санки, упирался ногами. Планер брали двое, поддерживая за концы. Склон был на север, а на той стороне реки – большое поле до деревни Звягино. С этого поля шли вихри на горку – восходящие потоки, особенно зимой, когда ветер был с севера. Не раз наш планер ломался, а я кубарем летел в снег. Но, в конце концов, добился успеха и стал не только планировать, но даже и парил…

Наш кружок организовался в конце 1908 года, и в газете появилась заметка, что студент Россинский организовал авиаклуб студентов и строит планер. Вдруг в Техническое училище приходит пожилой мужчина, разыскивает меня и спрашивает: «Вы строите планер? А как у вас со средствами?» – «Плохо». – «Сколько вам для начала нужно денег?» Я ответил, что не знаю, надо подсчитать. Он говорит: «Вот вам чек на тысячу рублей, делайте опыты. Если еще понадобятся деньги, обратитесь – я еще дам».

Это был московский богач Н.А. Шахов, у него секретарем работал известный впоследствии скульптор Меркуров.

Получил я в банке эту тысячу рублей и решил истратить на авиаклуб. На общем собрании мы решили назвать наш клуб воздухоплавательным кружком студентов-техников под руководством Н.Е. Жуковского.

Жуковский послал студентов посмотреть, как я летаю. Студент Адамчик заснял мой полет через Клязьму. Жуковский захотел выставить мой планер на XX съезде естествоиспытателей России. Съезд проходил в Университете. На съезде был и знаменитый физиолог Павлов. Мой планер поместили в механической аудитории. Меня заставили рассказывать, как я летал, как управляется планер.

После съезда Жуковский сказал Россинскому:

– Из вас может получиться конструктор. Поезжайте во Францию, я дам вам рекомендательные письма к Эйфелю (ученый-аэродинамик), – у меня с ним хорошие отношения, у него отличная аэродинамическая лаборатория – и к Джевецкому, который винты сам рассчитывает. Вам помогут.

Дал Жуковский два письма, и Россинский поехал во Францию. Поехал вместе со студентом Рыбинским.

– Представил я Эйфелю рекомендательное письмо Жуковского, – говорит Россинский. – Тот предложил мне поработать в его лаборатории. Я решил, что у нас и своя аэродинамическая труба есть, что тут ничего не получишь… Джевецкий же спросил: «А вы как, моторы знаете?» Моторов я совсем не знал и решил по этой части во Франции подучиться.

В начале 1910 года Джевецкий познакомил меня с Блерио. Еще в июле 1909 года Блерио перелетел через Ла-Манш и был уже большой знаменитостью, он сам строил свои самолеты и сам на них летал. В По и Этам он имел свою авиационную школу. Блерио показал мне самолет с 25-сильным мотором «Анзани», о котором я никакого понятия не имел, так как в России такого мотора не было. Я спросил, как мне изучить этот мотор? Он посоветовал обратиться на завод Анзани. Блерио сам переговорил с Анзани, и он согласился взять на практику меня и Рыбинского. Мы поступили туда в качестве слесарей.

Сперва нужно было изучить эксплуатацию мотора, а потом сборку и регулировку. Мотор мотоциклетного типа имел три цилиндра. Потом я работал на испытательном стенде. Когда это постиг, Анзани начал меня посылать к Блерио проверять моторы, которые не ладились. Надо было ездить в пригород Парижа Мулино…

Во время одной из наших встреч Россинский рассказал о том, как он стал летчиком.

– После того как я изучил мотор, Блерио посоветовал ехать в его летную школу в По. Я поехал. Учебных самолетов было у Блерио штук пять. Нас в школе было человек девять. В марте 1910 года приехали учиться летать несколько русских офицеров: Мациевич, Ульянин, Петровский, Матыевич и другие. Для рекламы Блерио уступил мне за полцены самолет, на котором я должен был выучиться летать и привезти его в Россию… Блерио сажал летчика на сиденье и показывал, как вертеть рулем. Полного газа не давали, делали подлет. Научившись рулить, я почувствовал, что сразу надо подниматься. Когда я взлетел, начал править. Тут мне помог мой опыт полетов на планере. Мотор разбрызгивал масло, оно попадало в лицо. Кроме того, шел

сильный дым. Я приучил свои глаза к дыму, а чтобы не угорать, нюхал нашатырный спирт, который всегда имел с собой.

В бытность мою у Блерио приехал великий князь Александр Михайлович, привез с собой русских офицеров и сказал; «Я не видел еще ни одного русского авиатора, который бы летал. Вы собираетесь лететь, я посмотрю. А это будущие авиаторы», – познакомил он меня со своими офицерами. Лицом в грязь я ударить не мог, поднялся и начал летать вокруг пилонов. Великий князь предложил мне быть инструктором в русской школе. Я отказался.

По окончании учебы у Блерио самолет Россинского погрузили и привезли в Москву. Борис Илиодорович выстроил для него на Ходынском поле сарайчик-ангар. Этим было положено основание московскому Центральному аэродрому.

И наконец, в июне 1910 года мечта Россинского сбылась: он начал свои полеты на Ходынке. О них стали писать московские газеты.

Вот что сообщала газета «Утро России» 27 июня 1910 года:

«ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ АВИАТОРА-МОСКВИЧА

Вчера, на рассвете, авиатор совершил свой первый полет в Москве на аэродроме московского воздухоплавательного общества.

В ОЖИДАНИИ ПОЛЕТА

Накануне Россинского спрашивали:

– Полетите завтра? Решили…

Улыбался, обходя с масленкой в руках готовый к полету аппарат, басил:

– Решу утром. Как ветер… Это означало:

– Завтра, утром, я лечу, если только не будет сильного ветра.

Авиация затягивает человека не меньше кулис. Может быть, поэтому авиатор, ходящий по земле, напоминает морфиниста, рвущегося к шприцу… Глядя последние дни на Россинского, становилось понятным, что он скучает по воздуху при виде распластанных для полета крыльев. Он остался ночевать под этими крыльями. Значит, должен был лететь.

ПРИГОТОВЛЕНИЯ К ПОЛЕТУ

Третий час утра.

В щели дощатого ангара пробивается рассветная муть.

В поле тихо. Слабый-слабый ветерок. Полет обещает быть удачным. Делаются последние приготовления.

Осматривается аппарат.

Россинский надевает свой «авиационный костюм». Коричневый парусиновый наряд, напоминающий костюм каторжников, томящихся под алжирским солнцем, бескозырку.

Отнимают щиты, заграждающие вход в ангар. Выкатывают в поле аппарат.

НА АЭРОДРОМЕ

Хмурое утро. Дали слегка туманятся. Белые крылья «Блерио» красиво выделяются на темном фоне соседнего леса. Около них небольшая кучка людей.

Здесь Россинский, его сотоварищ по обучению в школе Блерио Н. Рыбинский, аэронавт Ш. Жильберт, несколько журналистов.

Больше никого. Представители московского общества воздухоплавания отсутствуют. Есть еще зрители. Два-три человека сидят на крыше соседнего сарая.

ПОЛЕТЫ

Мотор пущен. Завертелся пропеллер.

Белая птица срывается с места и быстро бежит по аэродрому. Неровная, кочковатая поверхность заставляют её нырять на бегу.

На одной из кочек аэроплан взвивается. Летит.

Равномерно стучит мотор.

На высоте нескольких метров Россинский по прямой пролетает несколько десятков сажен.

Опускается. Несколько человек уже спешат к нему.

С их помощью Российский поворачивает аппарат.

Летит обратно по той же прямой.

Снова поворачивает, снова взлетает…

Полеты занимают около двух часов времени.

Все двенадцать полетов Россинский делает очень осторожно.

Совершенно избегая поворотов, летит только по прямой.

Авиатор дает объяснение своим полетам:

– Я только начинаю опять тренироваться. Два месяца уже не летал – руки немного отвыкли. А для авиации необходима почти ежедневная практика. Возьмите Блерио – он ежедневно совершает небольшие полеты.

Россинский не рискует на большую высоту.

– Я еще плохо знаю эту местность, – говорит он.

Но минутами кажется, что авиаторский дух вот-вот

прорвется.

Россинский красиво покрывает небольшую дистанцию на высоте 12–13 метров. Эффектный полет над головами присутствующих. Однако в этих небольших полетах Россинский зарекомендовывает себя с лучшей стороны. Оставляет впечатление опытного авиатора.

ПОСЛЕ ПОЛЕТОВ

– Довольно на сегодня! – заявляет Б.И., сходя с моноплана после двенадцатого полета. Напряженное состояние последних дней утомило авиатора.

Присутствовавшие еще долго теснятся около аппарата.

Небольшая кучка увеличилась, Среди зрителей первого полета москвича-авиатора появились цыганки из «Мавритании»…

– Я очень доволен мотором, – говорит на прощание Б.И., – «Анзани» ведет себя великолепно. Теперь еще несколько дней для тренировки, для знакомства с местностью, и можно будет предпринять большой полет…

Вероятно, москвичи скоро увидят его.

В лице Б.И. они имеют теперь «собственного» авиатора».

Вот еще репортаж с московского аэродрома в газете от 31 июля 1910 года:

«НОВЫЕ ПОЛЕТЫ РОССИНСКОГО

В 7 часов вечера 29 июля Б.И. Россинский совершил на Ходынском поле два полета. Быстро отделившись от земли, авиатор сделал два круга, достигнув высоты 50–60 метров. На шум мотора стала собираться публика, и к началу второго полета ее скопилось порядочное количество.

Убедившись в исправности аэроплана, Б.И. начал свой второй полет, почти моментально отделившись от земли.

На высоте 75–80 метров он покрывает первый круг и поднимается еще выше, пролетая при втором круге над ангарами и публикой. Описывая третий круг, Б.И. пролетел над автомобилем, в котором ехал на заседание воздухоплавательного общества командующий войсками Московского округа генерал Плеве. В общем, пять кругов г. Россинский сделал в 13 минут и опустился около ангара. Вчера авиатор-москвич совершил новый полет.

Едва ли не самый удачный…

Приготовления к полету начались в 8 часу вечера.

На Ходынском аэродроме собралась многочисленная публика: – Полетит ли?..

Приготовления скоро закончились, и около 8 часов мотор был пущен в ход. Его стук привлек из Петровского парка и с шоссе новые толпы.

Вчерашний полет блестяще удался Б.И., поставив его в ряд вполне законченных авиаторов. Аппарат делает небольшой разбег и уже через 8–9 метров отделяется от земли и забирается все выше, выше… Вскоре он на высоте 75–80 метров. Чернеет темной распластанной птицей на янтаре неба над нашими головами. Плавно описывает первый круг над полем.

Вот спустился немного ниже и уже улетает с поля, пересекает шоссе… Пальмы под стеклянной крышей «Стрельны» тянутся своими кронами туда, вверх, где над ними парит легкая птица…

Миг, и «Блерио» уже плавно заворачивает над Петровским парком. Возвращается на аэродром. Третий круг авиатор делает опять над полем. Все ниже и ниже.

Приземлению мешает толпа, разбежавшаяся по аэродрому.

Наконец Б.И. выбирает место для спуска. Полет продолжался 8 минут. Авиатора встречают оглушительными приветствиями.

Долго перекатывается «ура». Кто-то в восторге предлагает: – Качать!..

Б.И. сконфуженно раскланивается с публикой. У него в руках веточка гортензии, поднесенная кем-то из залюбовавшихся зрителей. Но продолжать полеты при многочисленной толпе, собравшейся на поле, рискованно. Аппарат уводят в ангар».

Газетные отчеты хорошо передают атмосферу того времени и показывают как велик был интерес москвичей к первым полетам Российского в 1910 году. А в 1911 году в Москву стали приезжать и другие авиаторы. Устраивали полеты Ефимов, Васильев. Общество воздухоплавания начало строить новые ангары. Когда их выстроили, Россинскому предложили убрать свой сарайчик и дали ему новый, за аренду которого он платил 50 рублей в месяц.

– Поселился я в самом ангаре и был даже прописан на аэродроме, – говорит Борис Илиодорович.

Полеты первых русских авиаторов на Ходынке стали одним

из городских развлечений. Любители – болельщики авиации – ночевали у летного поля, чтобы попасть к началу полетов.

Вполне вероятно, что и я был невольным свидетелем одного из таких полетов Россинского или кого-нибудь из его товарищей.

Вот почему я так думаю. Мне было лет семь, когда однажды, в праздник, родители ушли в гости, и я остался один с бабушкой. Она всегда старалась меня чем-нибудь побаловать, а на этот раз решила доставить совсем необычное удовольствие.

«Мы, – сказала она, – поедем на Ходынку смотреть, как шары летают». Бабушка имела в виду полеты воздушных шаров – аэростатов.

Путь от Покровского моста, где мы жили, до Петровского парка долгий, но наконец, мы добрались на трамвае до Ходынки. К нашему приезду на аэродроме собралось уже много народа.

Я внимательно разглядывал небо, но никаких шаров не было видно. Вдруг послышался какой-то треск и шум. Протиснувшись вперед, я увидел небольшой диковинный аппарат, похожий не на шар, а скорее на этажерку. Это был, как я теперь предполагаю, аэроплан «Блерио». Аэроплан бежал по полю, растопырив крылья, трещал, наводя панику на любопытных.

«Сейчас полетит!» – закричали кругом.

Но аэроплан развернулся в обратную сторону, пробежал в конец поля и там остановился. Через некоторое время мотор снова затрещал.

«Летит, летит!» – зашумели в публике.

И так повторилось несколько раз.

Похоже, что память моя сохранила один из эпизодов, описанных в газете того времени. «На высоте нескольких метров Россинский по прямой пролетает несколько десятков сажен. Опускается… Летит обратно по той же прямой. Снова поворачивает, снова взлетает…» Но я не увидел полета: аэроплан, по-видимому, летел на слишком малой высоте и мне из-за спин взрослых ничего не было видно.

Перелистав теперь газеты 1910–1912 годов, я вижу, что Россинский был одним из самых популярных москвичей.

В 1912 году по просьбе рабочих завода «Гужон» (ныне «Серп и молот») в Петров день – 29 июня – Россинский прилетел на самолете «Фарман-4» на массовку в Лефортово, в Анненгофскую рощу.

– Рабочие были очень довольны, а мне, – говорит Россинский, – пришлось претерпеть большие неприятности от московского градоначальника.

С 1912 года Борис Илиодорович работал летчиком-испытателем на заводе «Дукс».

– Мной испытано более тысячи новых самолетов, многие из них поступали в воинские части во время Первой мировой войны. Из этих испытаний я кое-что постиг, – говорит Россинский. – А постиг я вот что… Несмотря на то, что испытание каждого аппарата продолжается всего несколько десятков минут, нервов истреплешь на несколько месяцев сразу…

Как-то, сдавая «Ньюпор-4», в 1914 году. Россинский поднялся в воздух и почувствовал, что педали ослабли и начали болтаться. Был ветер, бросало. Что делать? Спускаться прямо – нельзя: канавы, можно сломать аппарат. Решил осторожно сделать круг и стал работать одной ручкой управления. Сделав полный круг, сел благополучно. Оказалось, что рычаг был плохо приварен к трубе, ведущей к педалям, и отвалился.

В другой раз, при полете на «Ньюпор-10» на высоте 2 тысячи метров наполовину лопнула сережка, поддерживающая главный трос крепления крыльев. Моментально выключив мотор, осторожно парашютируя, Россинский благополучно спустился. Это было чудо.

Однажды Россинский едва не сгорел в воздухе.

– Когда мы строили английские самолеты «ДХ-4», то оригиналов у нас не было, и первый аэроплан этой марки с мотором «Фиат» в 240 сил был выстроен по чертежам. На его карбюратор должна была надеваться предохранительная коробка, о существовании которой мы сначала не знали. Из-за этого дефекта пять раз загорались аппараты этого типа на земле и в воздухе, но благодаря хладнокровию я спасал аэроплан и себя. Несмотря на то, что аппарат загорался, я вынужден был все-таки его испытывать, и поднялся однажды на нем на высоту две тысячи метров. При повторном подъеме на такую высоту он снова загорелся, и с колоссальным трудом, выключив бензин, я кое-как спустился на землю. Только после догадались пристроить предохранительную рубашку…

После Октября Б. Россинский вступил в Красную гвардию, организовал военно-революционный комитет по авиации Московского военного округа и был избран его председателем.

В марте 1918 года вместе с профессором Н.Е. Жуковским Россинский создает первое в России научное учреждение по авиации – Летучую лабораторию (Расчетно-испытательное бюро), начальником которой был назначен Россинский, а научным руководителем являлся Н.Е. Жуковский. В этой лаборатории Жуковский объединил всех своих наиболее способных учеников по МВТУ, большинство из которых стали впоследствии знаменитыми учеными в области авиационной теории и практики. Здесь были Туполев, Архангельский, Ветчинкин,

Ушаков, Мусинянц и другие.

Занимаясь в лаборатории, Россинский не оставлял и своей летно-испытательной работы на заводе «Дукс». Правда, она резко сократилась из-за того, что прекратились поставки частей французских аэропланов. Но тогда собирали всякое старье и приводили его в летное состояние для нужд Гражданской войны.

– На одном из таких самолетов 1 Мая 1918 года я летал на Ходынском поде, совершив 18 мертвых петель, – вспоминает Россинский. – На аэродроме присутствовал Владимир Ильич Ленин.

После приземления я был ему представлен. Он аплодировал мне и назвал «дедушкой русской авиации», как старейшего русского летчика. С тех пор это любовное прозвище Ильича так и осталось за мной… А 7 ноября 1918 года, также в присутствии Ленина, я летал над Красной площадью во время демонстрации и разбрасывал листовки.

В 1919 году Россинский принимал участие в борьбе против белогвардейских полчищ Мамонтова.

За свою энергичную работу Борис Илиодорович был одним из первых в нашей стране награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1923 году он становится активнейшим деятелем созданного тогда Общества друзей Воздушного Флота.

Наша дружба с Россинским не ослабевала. В 1934 году мы с Пионтковским получили свои первые ордена (ордена Красной Звезды) и решили по-настоящему отпраздновать это радостное событие.

На Арбате, в Малом Власьевском переулке, в уютном особняке Россинского, подаренном ему Советским правительством, мы устроили пир. Я пригласил также известных в свое время в нашей авиации старых летчиков: И.И. Калиншина, Я.Н. Моисеева, Б.Г. Чухновского, З.Н. Райвичера. Всего было человек двадцать.

Б.И. Россинский и А.С. Яковлев на воздушном параде в Тушино 18 августа1949 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Жена Россинского – Анфиса Сергеевна – устроила сюрприз. Она была дочерью известного в свое время в Москве хозяина загородных ресторанов «Стрельна» и «Мавритания». По старому знакомству она пригласила на наш вечер небольшой хор цыган под управлением одного из знаменитых содержателей цыганских хоров, Полякова.

Концерт был замечательный. Не обошлось и без традиционной величальной, под известный надев которой «Выпьем мы за Сашу, Сашу дорогого, а пока не выпьем, не нальем другого», мне пришлось осушить бокал шампанского, В одной из комнат своего особняка Россинский устроил небольшой, так сказать, домашний аэромузей. Чего-чего только здесь не было! И старейший авиамотор «Гном-Рон» с одного из первых французских самолетов, и мотор «Анзани», и деревянный пропеллер системы «Шовьер», и афиши времен 1910–1911 годов, возвещавшие москвичам о полетах Россинского на Ходынке, и пара колес аэроплана, представлявших нечто среднее между колесами велосипеда и мотоцикла.

А чего стоили вороха интереснейших фотографий! Перебираю фото, а Россинский объясняет:

– Вот здесь сарайчик – первый ангар на Ходынке, положивший основание Центральному московскому аэродрому. Крыша его была покрыта толем и протекала. Во время дождя крылья самолета намокали… Моторчик на самолете был слабенький, и самолет «Блерио» еле смог оторваться от земли…

– А это авиатор Россинский собственной персоной, стоит у

аэроплана «Блерио» в 1910 году…

– На этом снимке первая русская аэродинамическая труба в МВТУ. В этой трубе Жуковский со своими учениками проводил свои опыты по аэродинамике…

– Вот этот самолет «Диэйчфор» – «Де Хэвиленд-4»…

– Знаю этот самолет, – говорю я. – Это очень опасный самолет. В бытность мою мотористом на Ходынке много побилось людей на этой машине.

Но Борис Илиодорович возражает:

– Нет, хороший самолет, я на нем благополучно летал, правда, пять раз горел, но вовремя садился…

– На этом фото некоторое участники первой авиационной недели в Петербурге, – продолжает Россинский. – Тогда проводились полеты на аэропланах, в основном французских. Крестиком отмечен капитан Мациевич, который во время полета вывалился из своего сиденья и погиб. Он одновременно со мной учился летать во Франции.

А вот летчик Васильев у своего «Блерио». Он один из семи летчиков благополучно совершил перелет из Петербурга в Москву. Этот перелет на расстояние 640 километров длился целую неделю. Остальные кто разбил свою машину в пути, а кто и сам убился…

И так подолгу сидим, бывало, а Борис Илиодорович все вспоминает о прошлом.

Друзья и знакомые

Осенью 1933 года, мы с летчиком-испытателем Юлианом Пионтковским проходили чистку на открытом партийном собрании авиационного завода имени Менжинского в Москве.

Один за другим выходили на эстраду, к президиуму собрания члены и кандидаты партии – рабочие, механики, инженеры.

Вдруг в зале сильно зашумели, раздались рукоплескания, головы повернулись к входной двери. Я тоже обернулся и увидел высокую сутуловатую фигуру человека в легком светлом пальто, с расшитой тюбетейкой на голове. Его провели в первый ряд и усадили на свободное место рядом со мной.

Я сначала не понял кто оказался моим соседом. И только когда он, приветливо улыбаясь, протянул мне руку как знакомому, хотя встретились мы впервые, я увидел, что это Алексей Максимович Горький. Можно представить мое удивление.

Это было время, когда Алексей Максимович, вернувшись из Сорренто в Москву, ездил на заводы, на стройки, встречался с рабочими, учеными, пионерами, летчиками. Горький появлялся в цехах, на собраниях, приглядывался к людям, всем интересовался, все хотел знать, всюду побывать, все видеть собственными глазами. И вот неожиданно для всех прибыл он на партийное собрание нашего авиационного завода.

Максим Горький на партийной чистке в цехе № 1 завода № 39 8 сентября 1933 г. Из газеты «Менжинец». Снимок сохранила Н.С. Гудкова, заместитель секретаря ячейки ВЛКСМ завода. Слева направо: А.С. Яковлев, Н.С. Гудкова, Б.А. Котик, драматург В.М. Киршон, М. Горький, его сын М.А. Пешков. Из архива Ю.В. Засыпкина.

Оглядев зал, он вполголоса обратился ко мне:

– И вы сегодня проходите чистку?

Я кивнул головой.

– Волнуетесь?

– Очень волнуюсь, Алексей Максимович.

В это время Юлиан Пионтковский стоял на трибуне и рассказывал о своей жизни, о том, как он, будучи в 1917 году слесарем-мотористом в одном из авиационных отрядов, загорелся желанием стать летчиком, окончил авиационную школу, стал

инструктором школы летчиков и, наконец, летчиком-испытателем…

– Вопросы есть? – спросил председатель.

– Знаем, знаем! – прокатилось по залу под аплодисменты.

– Вы его знаете? – спросил Горький, указывая взглядом на Пионтковского.

– Как же, это приятель мой.

– Ну вот, видите, как его приветствуют, и вы не волнуйтесь, – сказал Алексей Максимович, аплодируя вместе с другими.

Не знаю, то ли потому, что Алексей Максимович заинтересовался моей биографией, рассказанной на этом партсобрании, то ли потому, что он вообще ратовал за написание книг «бывалыми людьми», но через некоторое время он предложил мне написать очерк моей жизни – «Становление советского инженера» – для основанного им альманаха «Год семнадцатый».

Неоднократно брался я за дело, но этого не позволяла напряженная конструкторская работа, особенно во время войны и в послевоенные годы.

Наконец, в 1944 году, когда с работой стало немного легче, по просьбе «Детгиза» я написал небольшую книжечку для детей «Рассказы из жизни».

Книга имела успех. Я получал много писем. И на протяжении нескольких лет книга переиздавалась, причем я каждый раз объем ее понемногу увеличивал.

Так появились «Рассказы конструктора» и «Рассказы авиаконструктора».

В 1956 году позвонил мне писатель Валентин Петрович Катаев, который тогда был главным редактором журнала «Юность».

Мы с ним встретились. Он с похвалой отозвался о моих детских книжках и предложил написать в журнал «Юность» свои воспоминания, но уже для более старшего поколения.

В 1957 году в июльском и августовском номерах «Юности» мое произведение было опубликовано.

В процессе подготовки к печати рукописи пришлось не раз встретиться с Валентином Петровичем. Он меня очаровал своим обаянием.

Он настойчиво говорил мне:

– Вам надо писать. У вас есть к этому все данные.

Он оказался пророком, потому что вскоре издательство «Политическая литература» предложило написать мне книгу уже для взрослого читателя. Назвали мы ее «Цель жизни». Книга также пользовалась большим успехом, четыре раза

переиздавалась на протяжении восьми лет общим тиражом до полутора миллиона экземпляров.

А В 1970 году Валентин Петрович вспомнил про меня. Он прислал мне свою книгу «Святой колодец» и «Трава забвения» с таким автографом:

> «Дорогому Александру Сергеевичу, от старого, даже можно сказать старинного друга, с чувством глубокой любви и уважения.
> Валентин Катаев.
> 1970 года 4 ноября
> Переделкино».

Во время войны мы дружили и часто встречались с известным летчиком Андреем Борисовичем Юмашевым, который вместе с Громовым и Данилиным на самолете РД летал из Москвы через Северный полюс в США.

Жена Юмашева была артисткой Большого театра и у них я познакомился с дирижером балета Юрием Федоровичем Файером.

Дирижер Большого театра Ю.Б. Файер в гостях у А.С. Яковлева на даче в Жуковке. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Юрий Федорович был очень интересный собеседник. От него я узнал много интересного из истории русского балета и о том, как он стал дирижером.

Еще в молодости Файер проявил большой музыкальный талант как скрипач и очень хотел попасть в Москву, где было больше возможности для проявления его таланта. Но он был еврей-киевлянин. А до революции в Москве еврею по закону о черте оседлости устроиться было невозможно.

Файер все-таки приехал в Москву, зарабатывал на пропитание игрой на скрипке в ночных ресторанчиках, а ночевал где придется без прописки вплоть до бульварных скамеек. В одном из таких ресторанчиков на его талант скрипача обратил внимание артист Малого театра, широко известный тогда Федор Петрович Горев.

Он подозвал его к своему столу и, узнав от Файера его историю, обещал устроить постоянное жительство в Москве.

Горев обратился к московскому губернатору и тот обещал прописать Файера только при условии, если он примет православие.

Несмотря на проклятия отца – благочестивого еврея, – молодой Файер принял православие, после чего был прописан в Москве и по конкурсу поступил в оркестр Большого театра.

В самое короткое время он стал первой скрипкой оркестра.

Однажды, во время одного из спектаклей дирижеру балета стало плохо. Файер предложил заменить больного и продирижировать оркестром до конца спектакля. Он сделал это так блестяще, что оркестранты устроили ему овацию.

С тех пор Юрий Федорович Файер на протяжении многих лет дирижировал всеми балетными спектаклями, и, что самое интересное, он дирижировал на память всеми спектаклями без партитур.

Я часто бывал на его спектаклях и собственными глазами видел, как многие зрители первого ряда партера во время действия заглядывали, лежит ли перед Файером партитура.

Юрий Федорович сказал мне, что он дирижировал музыкой сорока балетов по памяти без партитур.

По приглашению Файера пошли мы с моим шеф-пилотом Павлом Яковлевичем Федрови в Большой театр на балет «Дон-Кихот». Одну из самых выигрышных партий – уличную танцовщицу – исполняла молодая, недавно окончившая тогда балетную школу и подававшая большие надежды, Майя Плисецкая. Танцевала она блестяще. Буря аплодисментов сопровождала ее номер с момента появления на сцене.

Юрий Федорович пригласил меня зайти после спектакля к нему домой поужинать.

– Будет и Майя, – сказал он.

Мы с Пашей пришли, когда уже рассаживались за столом, и посадили нас так, что Майя оказалась между нами. Я поздоровался с ней как полагается – поцеловал ручку, а Паша по своей привычке обращаться со всеми запанибрата довольно бесцеремонно хлопнул молоденькую балерину по колену:

– Ну, как дела, Маечка?

– А вот как! – воскликнула Майя шутливо и довольно звонко хлопнула Пашу по щеке.

Воцарившуюся на миг тишину и неловкость нарушил громкий хохот Паши.

– Молодец, Майка! – нашелся он.

– Вот и познакомились, – мило улыбнулась ему Плисецкая.

Вечер прошел очень весело н непринужденно.

Я часто ездил в Ленинград по работе, там строили мои самолеты. И вот однажды, возвращаюсь на «Красной стреле» в Москву. В вагоне только два пассажира: я и молодая интересная женщина, которая, так же как и я, вышла из купе и смотрела в окно на московские окрестности.

До остановки поезда у вокзального перрона мы молча простояли, и когда поезд остановился, я пропустил ее первой на выход. Мне захотелось узнать, кто ее будет встречать, решил, что

такую женщину обязательно кто-то должен встретить.

Я шел за ней и увидел, как сразу со ступеньки вагона она оказалась в объятиях у знакомого мне по фотографиям Алексея Николаевича Толстого. И я сразу понял, что моя спутница его жена.

Мог ли я тогда думать, что с Людмилой Ильиничной мы еще не раз увидимся.

Однажды Юмашев пригласил меня к себе пообедать. Прихожу к нему, а там за столом уже сидят несколько гостей.

Для нас с женой Катей были оставлены два свободных места. Отвесив общий поклон, садимся за стол и я прислушиваюсь к оживленной беседе присутствующих, среди которых один мне был знаком – главный художник Большого театра Вильямс, а личность второго никак не мог вспомнить, причем вел он себя особенно непринужденно: смеялся, острил, и самое главное, поразило меня то, как он расправлялся со свиной отбивной котлетой, – обходясь без ножа и вилки, держа ее в руках и с аппетитом обгладывая косточку. И вдруг меня осенило, – батюшки, да это же Алексей Николаевич Толстой, мой любимый писатель – автор «Петра Первого» и «Хождения по мукам».

Я был очень рад, что мне удалось его увидеть в жизни, а не только по портретам.

Как-то Юмашев сказал мне, что Алексей Николаевич будет рад меня видеть своим гостем. Я с радостью согласился. И вот в один из ближайших дней мы едем к нему на дачу в Барвиху. Нас очень любезно встретили сам Алексей Николаевич и его жена Людмила Ильинична.

Опять стол, опять угощения. Я приехал туда в генеральской форме с недавно полученной звездой Героя на груди. В то время звездочки Героев, особенно Социалистического Труда (а у меня звезда номер семь), были редкостью.

Встреча проходила с довольно интересными разговорами. Шли первые месяцы войны, так что было о чем поговорить.

Разговор, в основном, велся о войне в воздухе, о героизме советских летчиков. Вдруг Алексей Николаевич, указывая на мою звезду, спросил:

– А вы сколько сбили самолетов? За что вас наградили? Я в шутку ответил:

– Да думаю, что за сотню уже перевалило.

– Как, как? – удивился Толстой.

– Да за сотню, говорю.

Толстой удивленно перевел взгляд на Юмашева.

– Может ли это быть?

Андрей Борисович рассмеялся:

– Да он же ни одного не сбил. Он же конструктор. Это на его «Яках» летчики воюют.

– Так, так, – ехидно улыбнулся Толстой. – Значит, они воюют, а вы звезды зарабатываете.

Он поднялся, наполнил всем рюмки вином и поднял тост:

– За здоровье нашего конструктора. Дай ему бог доброго здоровья, и чтоб он побольше сделал хороших самолетов!

Он подошел ко мне, крепко обнял и расцеловал.

Однажды, мы с Павлом Яковлевичем Федрови поехали в командировку в Ленинград. Только поезд отошел от вокзала, Паша вышел в коридор, и я сразу услышал, как он с кем-то оживленно разговаривает. «Ну, – думаю, – какого-то друга встретил».

Паша вернулся в купе с человеком удивительно знакомой внешности, и не успел я еще сообразить, что это артист Аркадий Райкин, как Паша толкнул смущенного Райкина ко мне:

– Знакомься, Аркадий, с конструктором!

Аркадий Исакович оказался очень симпатичным человеком и интересным собеседником. Перед тем как уйти он пригласил меня в свой Театр Миниатюр.

Приезжая в Ленинград, я не раз пользовался его приглашением. Бывал у него и в гостях, где познакомился с другим знаменитым в то время Леонидом Утесовым, тоже очень интересным и приятным человеком.

Когда Райкин ушел к себе в купе, я сказал Паше:

– Вот не знал, что вы с ним приятели!

– Какие приятели?

– Да ведь ты с ним на «ты» и называешь просто – Аркадий.

– А как же мне с ним? Его отчества я ведь не знаю… Сам только познакомился, – засмеялся Паша.

На сессии Верховного Совета

После того как Арсений Григорьевич Зверев был освобожден от должности министра финансов, – он сидел уже не в министерской ложе, а с делегацией РСФСР Совета Национальностей.

Мы оказались соседями на депутатских скамьях.

В заключительном заседании сессии должен был выступить секретарь Президиума Верховного Совета СССР М.П. Георгадзе и огласить подлежащие утверждению Указы Верховного Совета за истекший период.

Проекты этих Указов депутатам были розданы.

Вдруг Арсений Григорьевич очень взволнованный обратил мое внимание на формулировку Указа об освобождении его от должности министра без указания причины, – просто «освободить».

Недолго думая, он вскочил и, несмотря на свою весьма солидную комплекцию, очень резво побежал в кулуары Президиума.

Вскоре он вернулся и уселся, тяжело дыша на свое место. Буквально через несколько минут на трибуну вышел Георгадзе и в числе других зачитал Указ об освобождении Зверева от должности «по состоянию здоровья».

Я удивился как быстро Звереву удалось согласовать с кем требуется и добиться изменения первоначальной, бездушно бюрократической, формулировки освобождения от должности такого заслуженного государственного деятеля.

Зверев очень много знал, видел и был свидетелем событий, представлявших большой интерес не только для меня.

И мы с ним обменивались некоторыми дружескими впечатлениями о настоящем и, главное, воспоминаниями о прошлом.

Рассказчик он был замечательный.

Мне захотелось поговорить с ним поподробнее, и я пригласил его к себе на дачу в Жуковку, а он жил тогда в Петрово-Дальнем, и вскоре мы встретились.

Вечером у камина, он рассказал мне множество интересных историй.

От Арсения Григорьевича узнал я в частности о том, почему Шаляпин не вернулся на Родину.

Оказывается все, вплоть до паспорта, было оформлено к его отъезду в СССР, накануне которого Шаляпин устроил прощальный вечер. Это совпало по времени с первыми

гастролями в Париже нашего МХАТа.

К.С. Станиславский и В.И. Немирович-Данченко не раз встречались с Шаляпиным в то время и приняли его приглашение присутствовать на вечере. Станиславский и Немирович знали, что Шаляпин пригласил также и многих белоэмигрантов, поэтому из «осторожности», на всякий случай, они запросили Москву можно ли им принять участие в этом вечере.

Пока шло обычное в таких случаях согласование, ушло много времени и разрешение пришло с большим опозданием. Станиславский и Немирович не явились к Шаляпину, который принял это как личное оскорбление и под влиянием подначки окружавших его эмигрантов и винных паров разошелся до того, что порвал советский паспорт, заявив: «Ну и черт с ними». Конечно, потом протрезвев, он раскаивался, но было поздно.

Обстоятельством, усугубившим все это было также и замечание А.М. Горького Сталину в присутствии Зверева о том, что платить гонорар Шаляпину за изданную в СССР книгу его воспоминаний не надо, так как воспоминания эти написал Шаляпину якобы сам Горький. Решили не платить.

Шаляпин взбеленился. Одно к одному и он решил не возвращаться.

Не могу ручаться за достоверность этих фактов, но точно воспроизвожу то, что рассказал мне тогда Зверев.

Многое рассказанное им показалось мне таким интересным, что я посоветовал ему написать воспоминания.

На что он ответил:

– А кто печатать будет? Да и не по силам уже мне такое дело.

В то время «Политиздат» приступил к изданию серии книг «О жизни и о себе» – воспоминаний современников, участников интересных событий нашей великой эпохи.

Одной из первых в этой серии издавалась моя книга «Цель жизни», поэтому мне приходилось часто встречаться с директором «Политиздата» Михаилом Алексеевичем Сиволобовым.

Я рассказал ему о Звереве. Он загорелся желанием уговорить его написать воспоминания в бытность министром финансов с тем, чтобы и эта область была отражена в серии «О жизни и о себе».

В результате мы втроем встретились у меня в Жуковке. До поздней ночи Арсений Григорьевич рассказывал нам о себе, о своей работе, о встречах с интересными людьми, о финансовой политике нашего государства, о денежной реформе и о многом другом.

Сиволобов обещал Звереву всяческую помощь и наконец,

уговорил написать книгу.

Книга А.Г. Зверева «Записки министра» очень интересная, вышла из печати уже после смерти автора.

1 Мая 1957 года в Москве был ясный ветреный день. Парад на Красной площади шел своим чередом, по установившейся программе.

Я стоял на трибуне около Мавзолея и вместе со всеми приглашенными любовался прекрасной выправкой и экипировкой пехотинцев, мощной моторизованной боевой техникой.

Как всегда, на трибунах было много знакомых. Я разговорился с кинорежиссером Григорием Васильевичем Александровым, который с увлечением рассказывал о своей новой работе – кинофильме «Русский сувенир».

Наземный парад уже заканчивался, когда над Красной площадью пролетели реактивные бомбардировщики, а вслед за ними пронеслись пятерками реактивные истребители. Самолеты произвели большое впечатление. Григорий Васильевич поздравил меня и неожиданно сказал:

– Дозвольте представить вас писательнице Эльзе Триоле и ее супругу Луи Арагону.

Я, конечно, знал о знаменитом французском поэте-коммунисте Луи Арагоне и его жене – писательнице Эльзе Триоле, мне было интересно с ними познакомиться. Триоле прекрасно говорит по-русски; она родилась и выросла в России.

– Это ваши самолеты пролетели? Поздравляю Вас! Значит, вы и есть «тот самый Як»? – засмеялась она. – Это на ваших «Яках» во время войны летали французские летчики из эскадрильи «Нормандия»?

Я подтвердил, что французы летали на моих истребителях Як-1, Як-3, Як-9.

– Я очень довольна, что познакомилась с вами, – продолжала она. – Ведь я пишу сейчас сценарий о летчиках «Нормандии», со многими из них встречалась. Они очень хорошо отзывались о ваших самолетах, и вот теперь я знакома с самим конструктором.

Арагон тоже понимал русскую речь. Он сделал мне несколько комплиментов.

– Тесен мир, – улыбнулся Александров, обращаясь к Триоле. – Месяц назад в Париже вы говорили с летчиками из «Нормандии» об истребителях «Як», а сейчас случайно, но к месту, в Москве, на Красной площади, встретились с самим Яковлевым…

Стали вспоминать о героических днях войны, об интересных эпизодах боевой жизни летчиков «Нормандии», и в моей памяти ожили события более чем десятилетней давности… Точно все это было только вчера.

Мне вспоминалась первая встреча с летчиками «Нормандии». Прием во французском посольстве в Москве в красивом кирпичном особняке на Якиманке. Нарядная публика дипломатических приемов, иностранные и советские военные в парадных мундирах. Характерная фигура генерала Катру – посла Франции в Советском Союзе. Торжественный момент посвящения в кавалеры ордена Почетного легиона нескольких советских генералов, удостоенных этой высшей награды французского правительства за успешное сотрудничество в боевой работе с летчиками Свободной Франции.

После вручения ордена меня окружили молодые, жизнерадостные военные, дружески жали руку, поздравляли. Это были летчики «Нормандии».

Зарубежные встречи

Не раз бывал я за границей в составе различных советских делегаций, в командировках, на международных выставках. Там приходилось общаться со многими людьми. Встречи с некоторыми из них представляют интерес, и я поделюсь своими воспоминаниями.

После знакомства с генералом де Голлем на приеме в Кремле 9 декабря 1944 года, – много лет спустя, пришлось встретиться с де Голлем еще раз на парижском авиационном салоне в 1967 году.

Интерес, проявленный в Париже к советской технике, был огромен.

Членов советской делегации очень тронула честь, оказанная нам при торжественном открытии Международного салона со стороны президента Франции генерала де Голля, который после осмотра французского павильона прошел прямо к советскому стенду. Около ракеты «Восток» советский посол во Франции В.А. Зорин представил президенту членов нашей делегации. Когда он назвал мою фамилию, де Голль, пожимая мне руку, улыбнулся и сказал:

– А. старый знакомый.

Видимо, он вспомнил встречу со мной в Москве более двух десятков лет назад на обеде в Кремле, когда он представлял сражающуюся Францию.

Затем генерал де Голль осмотрел советский павильон космоса, где пояснения ему давали наши космонавты П.Беляев и К.Феоктистов.

Париж. Авиационный салон на аэродроме Ле Бурже в 1967 году.

Здесь состоялся ряд запомнившихся мне встреч с некоторыми виднейшими деятелями мировой авиации.

Прежде всего, с Игорем Сикорским. Этот знаменитый конструктор, которому в 1967 году было уже около 80 лет, как известно, был создателем первого в мире многомоторного гигантского самолета «Илья Муромец» в России во время Первой мировой войны. Эмигрировав в Америку, он продолжал работать над новыми конструкциями самолетов и особенно вертолетов, добился большее успехов и получил мировую известность.

В один из дней выставки при осмотре самолета Як-40 мне представили молодого человека, которой оказался сыном Сикорского – Сергеем. Он обратился ко мне с просьбой:

– Разрешите мне сходить за папой, он будет счастлив с вами

познакомиться.

Минут через десять он пришел с отцом Игорем Ивановичем Сикорским, худощавым и еще очень бодрым стариком, Я пригласил его в самолет, машина ему понравилась. Сикорский в разговоре часто повторял: «мы – русские», «у нас в России», «я горжусь, что у нас такая замечательная смена», «русские дают пример высокого уровня техники, создавая такие машины», «мы внимательно следим за вашей работой». Было видно, что Игорь Иванович взволнован. Он сказал мне:

– Находясь в вашем самолете, чувствую себя, как бы «на кусочке родной земли».

Игорь Иванович сказал также:

– Как только увидите Андрея Николаевича Туполева, передайте ему самый сердечный привет от меня.

Командиры авиаполка «Нормандия-Неман» слева направо: Пьер Пуйяд (1943–1944) и Луи Дельфино (1944–1945) на торжественном построении полка на промежуточном аэродроме г. Штутгарт, Германия при возвращении во Францию. 19 июня 1945 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Мы подарили Сикорскому сувениры. Прощаясь, он говорил, что гордится нашей авиационной техникой и что очень хочет побывать в Москве. Оба Сикорские, и отец, и сын, прекрасно говорят по-русски, и оба мечтают о Москве.

Волнующей была встреча на авиационном салоне с бывшим командиром полка «Нормандия-Неман» генералом Луи Дельфино (до самой своей смерти, последовавшей в июне 1968 года, он являлся генерал-инспектором военно-воздушных сил Франции).

Он очень тепло говорил о боевом содружестве советских и французских летчиков в годы совместной борьбы с немецкими фашистами, о советских людях, об истребителях Як, на которых он воевал. Вспомнил нашу встречу во французском посольстве в Москве, процедуру вручения мне ордена Почетного легиона. Вспомнил как летчики «Нормандии» вернулись во Францию на подаренных им советским правительством истребителях Як-3 и как эти самолеты были показаны в полете генералу де Голлю.

Я пригласил Дельфино в самолет Як-40, он внимательно все осмотрел и сказал:

– О, чувствую, здесь пахнет Яком! Я спросил:

Хорошо это или плохо?

– Ну, конечно, хорошо! – улыбнулся он. – Во всем виден ЯК.

Дельфино оставил в книге отзывов такую запись:

> «Выражаю признательность А. Яковлеву не только за замечательные самолеты, которые мне приходилось пилотировать во время войны, во и мое восхищение современными самолетами, которые он сконструировал.
>
> С любовью Л.Дельфино».

Лето 1934 года. В составе советской авиационной делегации я был в Италии.

В один из дней нас пригласили на прием к Муссолини, Он был тогда не только главой итальянского правительства, но и министром авиации.

Мы подъехали к резиденции Муссолини – палаццо «Венеция» на площади Венеции в Риме.

После того как мы уже прошли ворота, вдруг один из карабинеров – в черной рубашке, с фашистской повязкой на рукаве – схватил меня за руку и, ни слова не говоря, потащил обратно на площадь. На мое счастье, итальянские офицеры, замыкавшие группу, знали меня как члена делегации и уладили недоразумение.

Оказалось, меня приняли за итальянского журналиста, пытающегося проникнуть во дворец вместе с советскими

военными летчиками, чтобы присутствовать на церемонии. Я, очевидно, походил на итальянца – в светлом штатском костюме, в отличие от остальных членов нашей группы, одетых в военную форму.

Палаццо «Венеция» – дворец средневековой архитектуры, Наш путь проходил по коридорам, лестницам, переходам этого музейного здания.

На втором этаже открылась анфилада. больших высоких мрачных залов, тонувших в полумраке, убранных огромными, развешанными по стенам гобеленами, старинными средневековыми доспехами, расставленными по углам и в простенках, темными, почерневшими от времени картинами в массивных золотых рамах. В одной из комнат вдоль стен стояли, как сначала показалось, какие-то часовые, жуткие в своей неподвижности. Только внимательно приглядевшись, мы различили манекены рыцарей в латах.

Наконец остановились в большой приемной комнате перед огромной двустворчатой дверью. Через несколько минут дверь распахнулась и нам предложили пройти.

Кабинет Муссолини – один из залов этого дворца – был почти пуст. Полумрак, высокий потолок, голые холодные стены, средневековые окна с маленькими стеклышками и частой сеткой металлических переплетов. В противоположном конце комнаты – большой письменный стол. Из-за стола вышел коренастый, среднего роста человек с кривыми ногами, лысый, с грубыми, рублеными чертами лица, с челюстью бульдога – дуче Муссолини. Надменный взгляд, высоко поднятая голова и в каждом движении желание быть величественным.

Советская авиационная делегация во главе с Р.П. Эйдеманом на приеме у руководителя Италии Б. Муссолини (первый слева). Рим, 08 августа 1934 г. Третий справа – А.С. Яковлев. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Он был в чесучовом штатском пиджачке, таких же брюках и, как мне показалось, чуть ли не в стоптанных ботинках, Рубашка завязана у воротника вместо галстука крученым шелковым шнурочком с помпончиками.

Его внешность и подчеркнуто скромный костюм никак не вязались с той величественностью, которую он пытался выразить своим взглядом, походкой, жестом, сопровождающими речь, обращенную к нам.

Муссолини позировал, и не только перед нами. Лишь мы вошли в кабинет, зажглись юпитеры, затрещали киноаппараты и начались фотографирование и киносъемка.

Муссолини говорил с пафосом и закончил свою речь пожеланием дружбы итальянских: и русских летчиков. В заключение он обещал сделать приятным наше пребывание в Италии и показать нам все, что нас интересует.

Справедливость требует заметить, что действительно нам было показано много интересного.

Мы побывали на знаменитых итальянских самолетных и моторных заводах «Фиат» и «Капрони», нас познакомили даже с работой научно-испытательного института ВВС. Я уже не говорю про Везувий, Помпеи, Колизей и другие исторические достопримечательности Италии.

9 ноября 1940 года в составе советской правительственной

делегации для переговоров с Гитлером я выехал в Берлин.

В Берлине нас встречали министр иностранных дел Риббентроп, фельдмаршал Кейтель и другие высокопоставленные лица.

Нашей резиденцией был замок Бельвю в центре города. Как и другим членам делегации, мне было отведено роскошное, я бы сказал даже – музейное – помещение. Ковры, мебель, картины – все было рассчитано, чтобы произвести на нас максимальное впечатление.

На столике перед диваном – ваза с цветами и свежие журналы.

Я перелистал странички одного из журналов. Он был заполнен иллюстрациями о победном марше гитлеровских войск в Польше. Всюду пушки, танки, пожары, развалины городов. Картина устрашающая.

Запомнилась и такая картинка. Под развесистым деревом изображен умирающий ненецкий солдат. Стоя на коленях, над ним склонилась ангелоподобная светящаяся благочестием девушка. Все это нарисовано в полутонах с каким-то «потусторонним» освещением. Девушка нежно гладит голову умирающего. Выражение лица солдата, отправляющегося на тот свет, блаженное. Смысл картины – умереть за фюрера – высшее призвание немца.

Для встречи с Гитлером из замка Бельвю мы поехали в новую имперскую канцелярию – так именовался дворец, служебная резиденция Гитлера, занимавшая целый квартал в центре Берлина.

Перед нами распахнулись ворота, и мы въехали во внутренний двор новой канцелярии. Двор имел форму правильного прямоугольника, окаймленного с четырех сторон совершенно плоскими серыми стенами каменных зданий одинаковой высоты, с прямоугольными глазницами окон. Такими же серыми каменными палатами был устлан гладкий, как шахматная доска, двор. Создавалось впечатление, что попали в какую-то каменную коробку. Лишь в противоположной воротам стене был внушительный подъезд с огромными зеркальными дверями.

У подъезда, так же как и у ворот, неподвижными изваяниями стояли эсэсовцы в серо-зеленых мундирах, в стальных касках с фашистской эмблемой, с отличительными значками эсэсовских частей: череп и скрещенные кости.

Нас ввели в вестибюль-гостиную и пригласили сесть. Обстановка здесь была роскошная. Пол вестибюля сплошь застлан мягким красным ковром, мебель дорогая, стены увешаны

картинами известных художников. Какие-то прилизанные военные разговаривали между собой благоговейным шепотом. Они беззвучно сновали туда и сюда, постоянно щелкали каблуками друг перед другом и отдавали фашистское приветствие.

Торжественная обстановка, тишина, шепот – все это, очевидно, создавалось для того, чтобы психологически подготовить человека, который должен был «предстать» перед фюрером.

Через 5-10 минут ожидания тем же полушепотом была дана какая-то команда. Щелканье каблуков усилилось. Дипломат, сопровождавший нас, изогнулся в три погибели, сделал жест в сторону арки, ведущей в другую комнату. Мы поняли, что нас приглашают пройти.

Мы встали и направились в другую комнату. В дверях я неожиданно увидел Адольфа Гитлера, Он стоял в ожидании нас и, пропуская в комнату, здоровался со всеми; каждого из нас ему представляли. Вслед за Гитлером цепочкой стояли Риббентроп, Геббельс, Гиммлер, фельдмаршал Кейтель и Лей.

Гитлер был в коричневом пиджаке, черном галстуке и черных брюках – традиционный костюм члена фашистской партии. Наружность невыразительная. Пресловутый чуб на лбу, серые, водянистые глаза, нездоровый, серовато-желтый цвет лица, неэнергичное пожатие руки произвели неприятное впечатление. Вскинув взгляд своих оловянных глаз при рукопожатии, он тотчас же переводил его на другого.

Полным контрастом ему был стоявший рядом Иоахим Риббентроп – высокий, безукоризненно одетый мужчина. Он энергично, продолжительно жал руку и пристально смотрел в глаза с чрезвычайно вежливой улыбкой на лице. Создавалось впечатление, что он знает вас и хочет выразить вам свое особое расположение. По-видимому, он выработал подобную манеру здороваться в результате многолетней «дипломатической деятельности».

Затем настала очередь поздороваться с Йозефом Геббельсом. Наглые, бегающие глазки, совершенно желтое, испещренное следами многочисленных угрей лицо и прилизанная лопоухая голова.

Генрих Гиммлер – начальник гестапо, главный палач Германии. Одет был в форму офицера СС – серый мундир с бархатным воротничком, с традиционными нашивками: череп и кости. Маленькая головка, волосы подстрижены ежиком, узкие, змееподобные губы.

После взаимного представления Гитлер пригласил нас к

пышно убранному, украшенному цветами столу. Каждому заранее было определено место. Справа вдоль стены стояло человек 10–15 официантов, вытянувшихся в струнку. Все молодые, все одного роста, все одной масти – светлые блондины, с одним цветом глаз и даже похожие друг на друга. Все одеты в одинаковую форму – курточку с серебряным шитьем, светло-серые брюки, белую манишку и черный галстук бабочкой. Эти официанты походили скорее на военных, так слаженно они работали и такими механическими, выученными были их движения.

Гитлеру подавал особый официант в форме СС, тоже высокий, тоже молодой блондин с голубыми глазами. Все они, включая и офицера, подававшего кушанья Гитлеру, являлись олицетворением чистейшей арийской расы, той самой «белокурой бестии», превосходство которой над всеми другими народами провозгласил немецкий философ Ницше.

За столом я заметил, что Гитлер – вегетарианец: кушанья ему подавал особый офицер на закрытом блюде, крышку с которого снимали только на столе. На блюде в судочках разная еда: какая-то кашица, свежие овощи, овощной салат, поджаренные овощи и другие вегетарианские кушанья.

Все присутствующие официанты наливали в бокалы вино. Один Гитлер пил какую-то воду из специальной бутылки. Оказывается, он не пил вина, не курил.

Гитлер и его коллеги были с нами предельно любезны, Обед проходил в атмосфере нормальной дипломатической процедуры, за разговорами о самых пустых и нейтральных вещах. И здесь, так же как и на всех других подобных приемах в Германии, опять я услышал похвалы замечательной музыке русского композитора Чайковского, замечательному искусству русского балета Большого театра (Риббентроп видел в Москве «Лебединое озеро»), высоким качествам души русского человека, «известным всему миру» по произведениям Толстого и Достоевского. Словом, все в духе обычной дипломатической любезности.

Сколько фальши было в их речениях. Все любезности высказывались, как это стало позднее известно, в момент, когда гитлеровцы с дотошной скрупулёзностью вырабатывали свой план вероломного нападения на Советский Союз – «план Барбаросса».

Любопытная деталь – кумиром Гитлера был Бисмарк – знаменитый государственный деятель Германии XIX века, – портрет которого, в полный рост, в натуру, висел над камином в кабинете фюрера.

Известно, что одним из главных заветов Бисмарка было требование жить в мире с Россией и уж ни в коем случае не

воевать на два фронта.

Этим бисмаркским заветом Гитлер пренебрег и жестоко поплатился, понеся сокрушительное поражение в войне с Россией и бесславно покончив жизнь самоубийством в апреле 1945 года.

Во время поездки по авиационным предприятиям Германии мы познакомились с видными представителями германской авиации. Наиболее характерной фигурой среди них являлся конструктор Вилли Мессершмитт. По технической литературе, по статьям и журналам я знал об этом человеке как о самом видном немецком конструкторе, поэтому встреча с Мессершмиттом представляла большой интерес.

Авиационная группа комиссии И.Ф. Тевосяна на фирме «Мессершмитт». Слева направо: представитель фирмы, переводчик Н.П. Первова, немецкий летчик, В. Мессершмитт, И.Ф. Петров, немецкий летчик, А.С. Яковлев, А.И. Гусев, В.И. Шевченко. 25 октября – 15 ноября 1939 г. Фото фирмы «Мессершмитт АГ». Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Вилли Мессершмитт – лет сорока пяти, высокий, худой, с большой головой, острыми, умными глазами, с крупными чертами лица. Иссиня-черные волосы заметно начинали редеть. Разговаривая, он глядел исподлобья, и любезность в отношении русских ему давалась с большим трудом, Как нам рассказали, Мессершмитт был членом нацистской партии.

Мы ознакомились с основными заводами в Аугсбурге, осмотрели самолеты – двухместный двухмоторный «Мессершмитт-110» и гордость немецкой истребительной

авиации «непобедимый» истребитель «Мессершмитт-109».

Хейнкель – прямая противоположность Мессершмитту. Мессершмитт – сравнительно молод, высок. Хейнкель – старше, маленького роста. Мессершмитт – сосредоточенный, малоразговорчивый человек; Хейнкель, несмотря на свой преклонный возраст, подвижный, живой, любит шутить, острить. Хейнкель не раз подчеркивал, что питает большую симпатию к русским.

Однажды он пригласил нашу комиссию на обед. Здесь были его ближайшие помощники, летчики-испытатели и представители министерства авиации.

Обед проходил очень оживленно. Хейнкель угощал, провозглашал много тостов и сам изрядно выпил. Хвалил наше искусство, говорил, что очень любит русскую икру и русскую водку. Много произносилось хороших слов о замечательных свойствах русского сердца.

И в довершение всего он вдруг, коверкая русские слова, запел «Стеньку Разина»:

Из-за острова на стрежень,
На простор речной волны…

Это прозвучало до того неожиданно, что в первый момент я не поверил, что поет сам Хейнкель. Откуда он знал эту песню? Вернее всего, слышал ее записанной на пластинку в исполнении знаменитого Шаляпина.

В своих мемуарах Хейнкель вспоминает про нашу комиссию: «30 октября на мой завод с целью ознакомления с Хе-100 прибыла, русская комиссия экспертов ВВС, ВМФ и промышленности во главе с Александром Гусевым, Владимиром Шевченко и Василием Кузнецовым. Этот визит стал для нас довольно затруднительным, так как в этот же день прибыла японская комиссия. Надо было сделать так, чтобы, они не увидели друг друга, и пришлось рассылать с предупреждениями мотоциклистов, чтобы комиссии не встретились в ангарах.

Одним из наиболее интересных русских был некий Александр Яковлев, который в качестве инженера по приемке продолжительное время оставался у нас в Мариенэе. Тогда ему было тридцать три года и он учился в России в Академии Жуковского.

Позднее, во время войны и после нее, когда появились советские самолеты Як-1, Як-3, Як-7, Як-9 и реактивные Як-15, Як-17 и генерал ВВС Яковлев шесть раз подряд получил Сталинскую премию в 150000 рублей, я вспомнил этого молодого

русского, который был у нас в Мариенэ.

Один из моих инженеров утверждал, что у него был чудесный метод проверки размеров самолета, состоящий в том, что он между делом проводил рукой вдоль фюзеляжа, вычисляя затем размер из количества пядей.

Они решили купить Хе-100 и пригласили меня на чай в русское посольство в Берлине. Присутствовал Геринг. Было много черной икры, водка текла рекой, произносились тосты за дружбу. Русский посол Шкварцев, узнав, что я люблю охоту, пригласил меня в Россию поохотиться на медведей.

В составе русской комиссии был молодой летчик, Герой Советского Союза, летное мастерство которого произвело больше впечатление. Это был высокий, статный мужчина. Перед первым полетом на Хе-100, самом скоростном из всех самолетов, на которых он когда-либо летал, он имел десятиминутную консультацию с одним из моих лучших летчиков-испытателей. Затем он поднял машину в воздух и стал швырять ее по нему, выполняя такие фигуры, что мои летчики почти онемели от удивления».

Летчик, которым Хейнкель восхищается, – это член комиссии летчик-испытатель Супрун.

Старейшими немецкими самолетостроительными фирмами были «Фокке-Вульф» и «Юнкерс». Основатели их профессора Фокке и Юнкерс давно уже не имели к своим предприятиям никакого отношения. Юнкерс был не в почете у Гитлера и умер перед войной в опале, Но, поскольку имя Юнкерса, крупного ученого, пользовалось огромным авторитетом в Германии, фашисты оставили это имя как ширму. Широкой германской публике было известно только, что выходят новые моторы и новые самолеты «юнкерс». А что самого Юнкерса давным-давно нет на свете, знали очень немногие. Что касается профессора Фокке, то его выгнали с собственных предприятий и дали ему за несколько километров от Берлина завод, напоминавший скорее сарай или конюшню. Но в течение многих лет имя его символизировало техническую надежность всего того, что выпускала фирма «Фокке-Вульф».

Руководить заводами «Фокке-Вульф» было поручено бывшему шеф-пилоту Геринга Курту Танку. Когда мы приехали на завод в Бремен, нам отрекомендовали Курта Танка как директора завода, главного конструктора и шефа летчика-испытателя. Курт Танк – среднего роста, крепко скроенный мужчина с грубыми, рублеными чертами лица, с хриплым голосом, с серыми жесткими глазами. Это типичный фашист-пруссак. На лице у него шрам от студенческих дуэлей. У немецкого студенчества

существовала традиция – доказывать дуэлями на рапирах свою храбрость и ловкость. И шрам – своего рода визитная карточка настоящего пруссака-арийца.

Курт Танк в первый же день нашего посещения завода сам сел в кабину тренировочного самолета и показал класс высшего пилотажа: вот, мол, удивляйтесь – главный инженер и директор завода у нас сам летает! После целого фейерверка фигур высшего пилотажа Курт Танк вышел из самолета самодовольный и улыбающийся. Узнав, что среди нас есть летчик генерал Гусев, он предложил ему попробовать самолет в пилотировании. Гусев принял предложение, сел в кабину, запустил мотор, начал было рулить, и тут случился конфуз: Гусев не справился с тормозами и поставил самолет на попа.

После этого не оставалось ничего другого, как принять предложение пойти обедать.

Мы ожидали, что нас пригласят в директорскую столовую, как было у Хейнкеля, Мессершмитта и на других заводах. Но Курт Танк повел нас в рабочую столовую, посадил за общий стол и заявил:

– Вы удивляетесь? Я здесь обедаю.

Танк сидел вместе с нами и самодовольно оглядывался; вот какой я демократ! Ждать прошлось недолго: пришла девушка в белом халате и принесла большую миску, накрытую крышкой. Крышку сняли, и каждому было предоставлено право самому взять себе кушанье. Большой разливной ложкой я положил на тарелку какое-то месиво, не густое, не жидкое, серо-зеленого цвета. Оказалось, что это был вареный горох с кусочками ветчины. В этом и заключался весь обед рабочего – тарелка вареного гороха с мелко нарубленными кусочками свинины.

Справедливость требует отметить, что блюдо это было вкусное, сытное, и лично я съел его с удовольствием.

Про этот обед я вспомнил спустя некоторое время, когда в нашем берлинском посольстве был дан дипломатический обед и в числе гостей я увидел Курта Танка. Он сидел за богато сервированным столом советского посольства, Танк основательно выпил и уже в гостиной, после бесчисленных чашек кофе с коньяком и ликерами, расчувствовался и сказал нам, советским инженерам:

– Я сделал сейчас выдающийся истребитель, скорость которого 700 километров в час (по тем временам очень много – *А.Я.*).

В следующий раз, когда вы ко мне приедете, я покажу вам этот истребитель. Только, чтобы вы никому не говорили, – добавил он заплетающимся языком, таинственно приложив палец

к губам.

Через некоторое время, когда мы были на заводе «Фокке-Вульф», я напомнил Танку об этом самолете. Танк, не моргнув глазом, заявил:

– Понимаете, какая неприятность! Этот самолет только вчера потерпел аварию, так что я очень жалею, но показать вам его не могу.

Как можно было потом догадаться, этим самолетом был тот самый «Фокке-Вульф-190», беспощадно битый советскими истребителями с момента своего появления на фронтах в 1943 году.

Но только скорость его достигала не 700 километров, как хвастался Курт Танк, а примерно километров на 100 меньше. Может быть, поэтому-то Курт Танк и не показал нам свой истребитель.

Без борьбы – нет победы

В октябре 1939 года в числе членов экономической делегации, возглавляемой Иваном Федоровичем Тевосяном, я был послан в Германию. Именно тогда я познакомился впервые с Дмитрием Федоровичем Устиновым – наркомом вооружения – самым молодым наркомом.

Не знаю почему, хотя мы и не были связаны с ним по работе и раньше не встречались, у меня возникло к нему чувство симпатии, как мне кажется взаимное.

После Вячеслава Александровича Малышева заместителем председателя Совета Министров по оборонной промышленности был назначен Дмитрий Федорович Устинов.

Теперь уже нам пришлось встречаться с ним по работе.

Дмитрий Федорович не был авиационным специалистом, но очень внимательно и с большим интересом относился к нашим работам.

По образованию он инженер-конструктор.

Однажды, вернувшись из Англии, куда я был командирован на авиационную выставку в Фарнборо, я рассказал Дмитрию Федоровичу о том, какое впечатление произвел на меня английский экспериментальный вертикально-взлетающий самолет «Шорт».

Дмитрия Федоровича рассказ мой очень заинтересовал.

На будущий год, после того, когда во Франции, в Ле Бурже, я увидал первый английский боевой самолет «Харриер» и рассказал о нем Устинову, оба мы пришли е выводу о необходимости отнестись к проблеме самолета вертикального взлета и посадки – ВВП – с самым серьезным вниманием.

Вскоре Дмитрий Федорович собрал широкое совещание с участием конструкторов, ученых и работников ВВС для обсуждения вопроса организации и у нас работ по созданию самолетов ВВП.

Дмитрий Федорович Устинов (30.10.1908 – 20.12.1984). Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Однако отношение подавляющего большинства участников к этому было негативное.

Например, когда Дмитрий Федорович спросил – кто бы из конструкторов мог взяться за это дело, то Артем Иванович Микоян сказал, что он и так занят самолетами МиГ-21, МиГ-23 и ему не до этого.

Туполев и Ильюшин тем более отказались, поскольку профиль работы их конструкторских бюро был совершенно иным.

Павел Осипович Сухой заявил:

– Я не авантюрист и авантюрою заниматься не буду.

Может быть такое суждение было вызвано тем, что на Западе – во Франции, в ФРГ, Италии, Америке – были попытки создания самолета ВВП, окончившиеся в большинстве случаев неудачами и даже трагически, – только англичанам удалось решить эту задачу.

Опытный самолет вертикального взлета и посадки Як-36. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Что касается меня, то я сказал, что подумаю, и постараюсь заняться этой проблемой, потому что она меня очень заинтересовала.

Через пару дней Дмитрий Федорович вызвал меня одного, спросил – не изменил ли я своего мнения и обещал полную поддержку, если я возьмусь за создание самолета ВВП.

Он сказал мне:

– Я считаю, что это одно из важнейших направлений развития авиации, особенно боевой. Жаль, что не все это понимают.

Дмитрий Федорович свое слово сдержал. Буквально через несколько дней вышло Постановление правительства с поручением моему конструкторскому бюро создать экспериментальный реактивный самолет вертикального взлета, названный Як-36.

Самолет мы построили очень быстро и, вопреки ожиданиям скептиков, он получился удачным. После первых же испытательных полетов Як-36 был продемонстрирован в числе новых самолетов других конструкторских бюро на правительственном показе. Здесь полет Мухина на Як-36 произвел огромное впечатление.

Леонид Ильич Брежнев подошел ко мне, крепко обнял, расцеловал и пожелал дальнейших успехов в этом направлении развития отечественного самолетостроения. Так же тепло поздравил и Дмитрий Федорович Устинов.

Это была большая победа нашего конструкторского

коллектива, решившего у нас одну из сложнейших проблем современной авиации.

После такого успеха Дмитрий Федорович предложил мне проработать вариант боевого самолета ВВП. Однако в Министерстве авиационной промышленности постройка специального самолета вызвала сопротивление. А министр Дементьев – свидетель того, какое одобрение получил Як-36 со стороны руководства, – заявил даже, что «этот цирк никому не нужен».

– Мы закажем Микояну и Сухому поставить на серийные самолеты МиГ и Су вертикально подъемные двигатели, и не нужно будет делать никаких специальных самолетов ВВП, – заключил он.

Не знаю, какими доводами он пользовался, но это его предложение было принято. Конструктору-мотористу Колесову были заказаны вертикальные подъемные двигатели.

Вопрос о постройке моего самолета вертикального взлета и посадки решен не был, так как Дементьев очень настойчиво доказывал, что установка колесовских подъемных двигателей на серийные истребители МиГ и Су исключит необходимость создания специального боевого самолета.

Спустя два года, на воздушном параде в Домодедово эти два самолета МиГ и Су, к тому времени изготовленные, наряду с другими были продемонстрированы в полете, но никакого впечатления не произвели, так как ни о каком вертикальном взлете и посадке на них и речи быть не могло.

Вместе с тем, показанный тут же в полете вертикальновзлетающий Як-36, вновь произвел буквально сенсацию среди присутствовавших на параде.

Особенное внимание проявили военные атташе западных стран.

Руководители правительства опять поздравляли, благодарили, и я был бесконечно счастлив.

После парада меня пригласил к себе Дмитрий Федорович и рассказал о своем разговоре с Леонидом Ильичом Брежневым, – что необходимо переходить от экспериментального самолета к боевому и организовать серийное производство самолетов ВВП.

Дмитрий Федорович сказал:

– Хватит демонстраций, нужна серия таких боевых самолетов. Зря потеряли два года.

На мой ответ, что Дементьев и ВВСовцы по-прежнему противники положительного решения вопроса по самолетам вертикального взлета и посадки, Дмитрий Федорович заметил:

– Не хотят и не надо. Я поручу заехать к тебе адмиралу

Горшкову, им такой самолет очень нужен для вооружения противолодочных кораблей, авианосцев и крейсеров.

И действительно, через несколько дней к нам в КБ приехал командующий Военно-Морскими силами адмирал Флота Сергей Георгиевич Горшков со своими ближайшими помощниками, и мы рассказали им о разработанном нами варианте боевого вертикально-взлетавшего самолета.

Моряки сразу с интересом отнеслись к нашему проекту, попросили оформить это в виде официального предложения и уже через несколько дней в более широком составе, и вопреки желанию Дементьева, вопрос был положительно решен у Дмитрия Федоровича; и вышло Постановление с заданием нашему КБ создать корабельный боевой самолет вертикального взлета и посадки.

В установленный срок самолет, названный впоследствии Як-38, мы построили, он прошел все испытания с положительной оценкой – государственные, полигонные и на корабле – и был запущен в серийное производство.

Между прочим, в 1976 году на показе руководству в Кубинке новой авиационной техники в полете демонстрировался также и Як-38.

На этом показе все очень одобрительно отнеслись к этому самолету, а Леонид Ильич сказал:

– Все, что было показано, заслуживает интереса и очевидно все это нужно. Что касается самолета ВВП, то он заслуживает особого внимания, и Яковлеву нужно всячески помогать в дальнейшей работе над этим вопросом развития нашей боевой авиации.

Руководство ВВС совершило поворот во взглядах на боевые самолеты вертикального взлета и посадки, только после того, как стало известно, что китайцы покупают у англичан полторы сотни самолетов ВВП «Харриер» и лицензии на двигатели «Роллс-Ройс», а также после сенсационной информации в западной печати об авиационных крейсерах «Киев» и «Минск», и самолетах Як-38.

Теперь уже ни у кого не вызывала сомнения целесообразность применения самолетов ВВП не только в качестве корабельных, но также в ВВС и в сухопутных родах оружия советской армии.

Вскоре адмирал Горшков выступил с предложением о постройке корабельного сверхзвукового истребителя вертикального взлета и посадки. Это предложение вызвало полную поддержку Дмитрия Федоровича Устинова, которому я доложил подробно.

Летом 1974 года вышло Постановление правительства, чтобы я в четвертом квартале этого же года представил в Министерство

аванпроект самолета и по рассмотрении его дать соответствующее предложение правительству.

Аванпроект был представлен в срок.

В течение первого квартала 1975 года он был рассмотрен и получил положительное заключение в НИИ, МАП и Министерстве обороны.

Однако патологическая неприязнь руководства Министерства авиационной промышленности лично ко мне – сначала Дементьева, а затем его преемника Казакова – привела к тому, что предложение лишь после моей жалобы Устинову было представлено правительству нашим Министерством только в 1978 году с потерей четырех лет без каких-либо уважительных причин, с огромным ущербом для Родины и для нашей обороны.

Когда Дмитрий Федорович Устинов был уже секретарем ЦК, он оказал также неоценимую помощь при создании самолета Як-40.

Вопрос о постройке самолета местных линий вместо устаревших Ли-2, Ил-12, Ил-14 тянулся несколько лет. Министерство – заместитель министра Белянский, вдохновляемый Дементьевым, утверждал, что такую машину должен делать Ильюшин или Антонов.

Проекты Ильюшина и Антонова не были одобрены Министерством гражданской авиации.

Годы уходили, самолета такого не было, хотя он крайне был нужен Аэрофлоту, и я выступил с предложением о постройке самолета Як-40. Однако в Министерстве категорически возражали против выдачи мне этого задания, утверждая, как сказал Дементьев, что у Яковлева ничего не выйдет, так как его КБ пассажирскими самолетами никогда не занималось.

Я написал письмо по этому вопросу Дмитрию Федоровичу Устинову, который меня вызвал и попросил подробнее рассказать о предлагаемом самолете. Выслушал очень доброжелательно.

Через несколько дней Дмитрий Федорович снова вызвал меня и сказал, что в ЦК письмо рассмотрено, советовались с Леонидом Ильичом – это задание будет дано нашему КБ.

В результате было принято решение правительства о постройке самолета Як-40 в нашем КБ.

Интересно, что при обсуждении вопроса о Як-40 у Дмитрия Федоровича, Дементьев пригласил Андрея Николаевича Туполева в качестве эксперта по пассажирским самолетам и рассчитывал на критическое отношение Туполева к моему предложению. Однако, Туполев не только не высказался критически, но и отнесся благожелательно вопреки надеждам Дементьева. Еще более удивительным было для меня то, что присутствовавший на этом

совещании заведующий оборонным отделом ЦК Сербин, всегда поддерживавший отрицательное отношение ко мне Дементьева, так же отнесся вполне лояльно.

Генеральный конструктор представляет министру гражданской авиации СССР Б.П. Бугаеву свой новый самолет Як-42, совершивший первый полет 6 марта 1975 г. Шереметьево, 21.03.1975 г.

Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Единственно, чего добился Дементьев, вопреки моему настойчивому требованию, – это не заказывать для самолета Як-40 новых двигателей, а применить уже изготовленные для предполагавшихся самолетов Антонова и Ильюшина двигатели АИ-25, которые на мой взгляд по своим характеристикам,

особенно по экономичности, никак не соответствовали самолету 70-х – 80-х годов, каким должен был быть Як-40.

Дементьев дословно при разговоре со мной заявил:

– Бери эти, новых делать не будем, а если будешь спорить, то я добьюсь, чтобы тебе этого задания не давали.

Самолет Як-40 был построен, испытан. Единственным замечанием к нему было, да и то через десять лет после начала пассажирских перевозок, – это по удельным расходам топлива двигателей АИ-25, что я в свое время и предвидел.

Тридцатидвухместные пассажирские самолеты Як-40 были построены в количестве 1000 экземпляров и хорошо себя проявили в эксплуатации.

Казалось бы, что еще нужно Дементьеву? Здравый смысл и справедливая оценка моей работы такого человека, как Дмитрий Федорович Устинов, должны были бы его образумить. Однако этого не случилось.

После обсуждения с Борисом Павловичем Бугаевым вопроса о создании стодвадцатиместного пассажирского самолета на замену Ту-104, Ил-18, Ту-134, мы в нашем КБ проработали проект будущего Як-42. Проект был рассмотрен соответствующими организациями – Министерства гражданской авиации и получил положительную оценку.

Дементьев и в этом случае наотрез отказался поддержать наше предложение. Тогда Бугаев посоветовал послать в ЦК подробный проспект самолета, что я и выполнил.

Борис Павлович Бугаев был в числе сопровождавших Леонида Ильича при полете в Америку. В пути он рассказал Леониду Ильичу о Як-42.

Спустя некоторое время, по возвращении их из Америки, вопрос о постройке Як-42 был решен.

Дмитрий Федорович Устинов также относился положительно к постройке самолета Як-42 и поддерживал меня. Лишь один раз у нас с ним был, огорчивший меня, разговор по вопросу о том, что я делаю самолет с прямым крылом.

Кто-то из моих недоброжелателей ввел его в заблуждение, доложив, что я не справляюсь со стреловидным вариантом Як-42 и решил прибегнуть к упрощенчеству.

На самом деле, для того чтобы быстрее сделать самолет, пока в ЦАГИ отрабатывали и продували модель со стреловидным крылом, я решил построить с большим опережением аналог самолета Як-42 с прямым крылом с целью сэкономить время отработки двигательных установок, системы управления, шасси, навигационного и другого оборудования, кабины пилота и пассажирского салона.

Это дало нам возможность заблаговременно отработать все перечисленные выше вопросы и намного сократить срок выпуска основного варианта самолета со стреловидным крылом.

Вспоминаю также положительное отношение Дмитрия Федоровича Устинова к моему предложению о гиперзвуковом самолете Як-33 – в вариантах ударного фронтового самолета бомбардировщика-ракетоносителя и перехватчика с крейсерской скоростью полета 4000 километров в час при дальности 4000 километров. Это предложение было в 1968 году по указанию Д.Ф. Устинова включено в проект восьмилетнего плана опытного строительства. А потом оказалось вычеркнутым, как объяснил мне Дементьев, «для сокращения многотипия по авиационной технике».

Десять лет спустя я возобновил свое предложение, однако министр Казаков без каких-либо обоснований заявил, что такой самолет никому не нужен.

Подобное высказывание не удивительно со стороны узкого специалиста по приборостроению, малокомпетентного в самолетостроении. Но чем объяснить отношение к самолету со скоростью полета 4000 километров в час при дальности 4000 километров со стороны авиационных ученых и работников ВВС?

Можно ли недооценивать наличия у нас к 1980 году гиперзвукового самолета, если мое предложение по Як-33 не было бы провалено в 1968 году.

Нельзя сказать, что двигателестроение в нашем Министерстве организовано «на отлично». Наши авиационные двигатели в сравнении с западными хуже по удельным расходам топлива, хуже по ресурсу.

Этому обстоятельству есть объяснение и весьма серьезное. Я пробовал разговаривать у нас в Министерстве по этому вопросу.

Однако безрезультатно. Тогда я написал письмо Дмитрию Федоровичу Устинову с объяснением причин такого положения в нашем двигателестроении, которое ни для кого не является секретом.

На этом письме Дмитрий Федорович написал резолюцию с положительной оценкой поставленных мной вопросов.

Резолюция была направлена вместе с письмом руководству МАП.

Прошло несколько месяцев, дело с места не только не сдвинулось, но вразрез с резолюцией Дмитрия Федоровича и элементарной нашей партийной и государственной этикой, никто из МАП не только не переговорил со мной по этому поводу, но даже не было и телефонного звонка.

Еще пример. Поскольку, несмотря на внимание, проявляемое

Дмитрием Федоровичем к проблеме вертикальновзлетающих самолетов, в Министерстве продолжалось пренебрежительное отношение к этому вопросу, особенно в части создания двигателей для этого рода авиации, я вновь поставил об этом в известность товарища Устинова.

Резолюция Устинова на моем письме начиналась словами: «ОЧЕНЬ ВАЖНО!» Но и на этот раз никакого отклика в течение длительного времени в нашем Министерстве эта резолюция не нашла, пока сам Дмитрий Федорович не созвал у себя высокоавторитетного обсуждения вопроса по самолету ВВП.

Еще и еще раз удивляюсь – как в наше время, в нашей стране может безнаказанно процветать личная неприязнь в ущерб делу ко мне – к человеку, который на протяжении своей многолетней деятельности проявил глубокое знание, положительный опыт в работе и внес большой вклад в одну из важнейших областей обороны государства.

Однако, справедливость требует заметить, что по всем моим послевоенным предложениям, благодаря поддержке руководства ЦК, принимались положительные решения. Достаточно сказать, что из общего количества 67 тысяч самолетов «ЯК», только после войны серийными заводами, в соответствии с Постановлениями правительства, построено около 20 тысяч, созданных в нашем ОКБ, в том числе Як-25, Як-РВ, Як-28, Як-38, Як-40, Як-42 и другие.

И это, несмотря на решительное сопротивление руководящих авиационных аппаратчиков, только благодаря государственному здравому суждению таких объективных людей как Леонид Ильич Брежнев и Дмитрий Федорович Устинов.

Все сказанное убедительно показывает, что без борьбы – нет победы и что не такое у нас государство, чтобы не найти в нем правды.

Незабываемое

31 марта 1980 года в Кремле после вручения Леониду Ильичу Брежневу Ленинской премии за книги «Малая земля», «Возрождение» и «Целина» он в своем ответном слове высказал такие замечательные мысли:

«…юношам и девушкам необходимо приобщаться и к истокам формирования социалистических общественных отношений. Они должны хорошо представлять себе, как создавался исполинский экономический и духовный потенциал государства. Сознание преемственности наших дел поможет лучше понять и задачи сегодняшнего дня, и дела, которые ожидают наш народ завтра.

Поэтому хорошо, что в воспитании подрастающего поколения активно участвуют ветераны – ударники первых пятилеток, бойцы Великой Отечественной, герои послевоенного возрождения. Спасибо им за их большую патриотическую работу, она очень нужна и полезна».

Какие замечательные слова! Как просто и верно.

В связи с этим хочется рассказать о встречах с человеком, – человеком с большой буквы, – который в своей гигантской неохватной деятельности, наряду с вопросами мирового масштаба, повседневно занимается с нами – рядовыми строителями новой жизни, – вникая в трудности наши работы и помогая их решать.

Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев (19.12.1906 – 10.11.1982). Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Поделиться скромным опытом общения по работе с Леонидом Ильичом я считаю долгом и постараюсь рассказать о нем без шаблонной трескотни, вкладывая в свои слова, собственную живую мысль, собственные чувства.

Прохладное осеннее ясное утро. На краю взлетной полосы одного из подмосковных военных аэродромов небольшой летний открытый павильон. В павильоне человек тридцать-сорок: руководители партии и правительства, министры, маршалы и гости – руководители братских коммунистических партий социалистичееских стран.

В центре павильона – товарищи Л.И. Брежнев, А.Н. Косыгин, Д.Ф. Устинов.

Все с огромным интересом и напряженным вниманием наблюдают за показом новых конструкций боевых самолетов, созданных советскими конструкторами. Это стало традицией и непременным правилом, ибо делом прогресса оборонной техники непосредственно руководят ЦК партии и Совет Министров.

Порядок показа обычный. Сперва истребители, потом перехватчики, бомбардировщики и ракетоносцы.

Самолеты взлетают перед павильоном, затем проносятся с ревом и свистом на большой скорости и производят посадку, давая полное представление о своих особенностях. Впечатление очень сильное.

Под конец был приготовлен сюрприз.

Небольшой реактивный самолет подрулил по взлетной полосе к самому павильону и остановился. По радио объявили, что летчик-испытатель полковник Мухин сейчас произведет вертикальный взлет.

И действительно, когда взревели двигатели, самолет плавно, без всякого разбега, как вертолет, вертикально поднялся в воздух.

Это было так неожиданно для всех, что прекратились разговоры и все замерли в ожидании, – что же дальше?

А Мухин какие-то секунды завис на высоте 20–30 метров, затем двинулся вперед, резко набирая скорость, Сделав круг над аэродромом, самолет на огромной скорости, бреющим полетом пронесся перед павильоном.

Второй круг, резкое торможение в воздухе, самолет опять завис и плавно опустился перед изумленными зрителями, встретившими летчика восторженной овацией.

Полет Мухина был единственным, вызвавшим аплодисменты.

Ко мне подошел Леонид Ильич Брежнев, горячо

поблагодарил за машину, крепко обнял и расцеловал. Так же тепло поздравили меня Алексей Николаевич Косыгин, Дмитрий Федорович Устинов, Андрей Антонович Гречко и многие другие. Действительно, это была большая победа нашего конструкторского коллектива. Он первым в нашей стране решил одну из сложнейших проблем современной авиации, создал самолет вертикального взлета и посадки, так называемый самолет «ВВП».

Я был горд за свой коллектив, за летчика, за машину. Не очень часто выпадает на долю конструктора такое авторитетное публичное признание…

Непосвященным, знакомым с нашей работой только по газетам, кажется, что у конструкторов вся жизнь – сплошные награды, всенародная слава и творческие успехи.

На самом деле это далеко не так.

Успех в работе у конструктора приходит только в результате многих лет напряженного труда, чередования творческих удач и трудностей, разочарования и удовлетворения своей работой.

И возвращаясь с полигона домой, я мысленно перебирал в памяти свои творческие удачи и неудачи, преодоление технических трудностей и трудностей человеческой рутины и даже зависти, встречи с теми, кто мешал и кто помогал в моей работе.

На фоне огромных успехов советской авиационной техники в пятидесятые годы бросались в глаза и допущенные недостатки. На мой взгляд, нам могла грозить опасность отстать в развитии авиационного радиооборудования, в сравнении с Америкой. Я доложил об этом руководящим товарищам.

Вскоре мне поручили на одном из ближайших заседаний Президиума ЦК КПСС сделать сообщение по этому вопросу, Я подготовился, и свои критические соображения сообщил Президиуму ЦК. В результате было предложено одному из секретарей Центрального Комитета подробно разобраться в поднятых вопросах. Были созваны многие военные деятели и руководители соответствующих отраслей промышленности. Присутствовал секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев, который в то время занимался оборонными вопросами.

Некоторые выступающие, из числа тех, кто нес прямую ответственность за допущенное отставание, обвинили меня в «незнании дела». Он, мол, авиационник, а почему-то занялся радиопромышленностью.

А когда я продолжал настаивать на своей правоте, один из присутствовавших даже сказал:

– Видно вы хотите с нами поссориться.

Леонид Ильич Брежнев, заметив, что я очень расстроен, поощрительно мне улыбнулся.

– Ничего, не огорчайтесь, все будет в порядке. – И, действительно, порядок был наведен, В начале 60-х годов в зале заседаний ЦК партии под председательством Леонида Ильича было собрано широкое совещание директоров заводов, конструкторов, ученых, работников Военно-Воздушных сил. Обсуждался вопрос об улучшении работы заводов, конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов авиационной промышленности.

Выступления участников совещания носили деловой характер. Но вдруг один из генералов ВВС заявил, будто я увольняю летчиков-испытателей, критикующих недостатки моих машин.

Это было безответственное заявление. Я попросил назвать фамилию хотя бы одного уволенного летчика.

Назвать никого этот генерал, разумеется, не смог, но сослался на то, что так «люди говорят».

Я очень разволновался.

Это заметил Леонид Ильич:

– Не обращайте внимания. К вам претензий нет. А генералу он сказал:

– Надо отвечать за свои слова.

Мне казалось, что отдельные недоброжелательные наскоки на работу нашего коллектива и на меня лично, являются отголоском одного эпизода.

Однажды на летном полигоне при показе новой техники мне пришлось выслушать упрек Н.С. Хрущева. Он, имея в виду мою книгу «Рассказы авиаконструктора», сказал:

– Кто вы, конструктор или писатель? Зачем книги пишете? Ваше дело самолеты строить.

Там, на полигоне, никто и виду не подал, что разделяет это мнение. Однако позже я стал чувствовать, что отношение ко мне некоторых работников аппарата ухудшается. Это мешало работе. В связи с этим я решил тогда обратиться к Л.И. Брежневу.

Принял он меня без промедления, очень тепло, и довольно долго со мной говорил. Леонид Ильич вникал в конкретные проблемы развития нашей авиации, интересовался развитием авиации на Западе.

В беседе он высказал мнение о том, что нам нужно бороться с многотипием, сводя до разумного минимума количество типов самолетов, как в военной, так и в гражданской авиации.

– За рубежом многотипие, – заметил он, – как правило, вызывается конкуренцией фирм. Наша же социалистическая

система позволяет отбирать лучше типы самолетов для массового производства, избегать дублирования. Чем больше типов машин летает, – тем сложнее их освоение, обслуживание, ремонт, оснащение запасными частями.

Это были совершенно правильные мысли.

Расставаясь со мной, Леонид Ильич сказал:

– Работайте спокойно. Ведь по технике никаких претензий к вам нет. В случае чего – звоните, – сказал он на прощанье.

И я ему звонил, и не раз получал поддержку.

Приходилось мне обращаться и к секретарю ЦК Андрею Павловичу Кириленко, – в прошлом авиационнику, специалисту по авиадвигателям. И у него всегда находил полное понимание, самое внимательное отношение к делу и помощь.

Хорошо запомнилось и то совещание у Леонида Ильича, на котором обсуждался вопрос о создании самолетов-разведчиков. Докладчик, главком ВВС Вершинин, вынув из своей папки бумагу, прочитал заготовленную справку с критикой самолета, созданного в нашем КБ.

В противовес нашей машине он восхвалял другую, на мой взгляд, с явно нереальными данными.

Я резко возразил докладчику:

– Вы – почтенный человек, а шпаргалку зачитали, не разобравшись в сути.

Вершинин обиделся, вскочил с места…

Леонид Ильич, успокоительно, ему:

– Сидите, сидите. Вы уже высказались, ваше мнение уже известно.

Один из участников совещания, кстати сказать, не авиационник, вмешался в спор:

– Дело ясное, – сказал он, – второе предложение более перспективное, его и надо принять.

Присутствовавший на совещании Андрей Николаевич Туполев охарактеризовал мою машину с положительной стороны, и закончил, что «это дело верное», а второе предложение – сомнительно.

Леонид Ильич предоставил слово мне.

Я доложил, что машина уже построена, заканчиваются ее летные испытания и обещал от имени коллектива принять все меры для успешного завершения работы.

Подытоживая выступления участников совещания, Леонид Ильич высказался в пользу нашего самолета и пожелал коллективу успеха в быстрейшем выполнении задания правительства.

Другую машину, о которой шла речь, также разрешено было

достроить. Но впоследствии работу по ней прекратили, она не удалась.

Еще одно заседание в Кремле по вопросам развития боевой авиации. Председательствует Леонид Ильич Брежнев. Присутствуют министры, военные, конструкторы.

Докладывает Вершинин. На мой взгляд, он то ли не понял, то ли сузил свою задачу. Длинно и скучно читает объемистую справку, называет находящиеся в эксплуатации самолеты, пространно цитирует перечень дефектов.

Леонид Ильич замечает:

– Зачем вы нам читаете дефектные ведомости? Мы ждем от вас принципиальной оценки нашего уровня сегодня и четких предложений по новым машинам. А дефектные ведомости – не тема сегодняшнего совещания.

Однако доклад продолжается все в том же духе и с каким-то особым акцентом в адрес «виновников всех бед» – конструкторов.

Леонид Ильич усмехнулся:

– Что вы нападаете на конструкторов? Ведь все, что у нас есть, это они сделали…

Один за другим мы конструкторы, ознакомили участников совещания со своими творческими планами и предложениями.

В конце совещания Леонид Ильич, в частности, отметил необходимость сокращения многотипия авиационной техники в Военно-Воздушных Силах и дал твердое указание серьезно заняться этим вопросом.

Что касается справедливого замечания Леонида Ильича по адресу необоснованных выпадов против конструкторов, то оно нас, конструкторов, очень ободрило.

Вообще, я заметил особо уважительное отношение и, я бы сказал, особую теплоту Леонида Ильича по отношению к конструкторам и, вообще, к людям творческого труда. Не я один, все конструкторы это чувствуют.

Есть руководители разного типа. Один действует окриком, считая его наиболее верным способом управления и не понимая, что окрик, чаще всего влияет отрицательно, снижает инициативу и творческую активность.

Зато другие умеют не только взять в оборот за плохую работу, но и во время; поддержать человека, поощрить его. Это воодушевляет людей, побуждает к удвоению усилий, желанию сделать еще лучше и больше.

Леонид Ильич относится именно к таким руководителям. Много позже, читая книгу «Малая земля», я обратил внимание на следующие слова самого Леонида Ильича:

«…Если даже человек ошибся, никто не вправе оскорбить его

окриком. Мне глубоко отвратительна пусть не распространенная, но еще кое у кого сохранившаяся привычка повышать голос на людей. Ни хозяйственный, ни партийный руководитель не должен забывать, что его подчиненные – это подчиненные только по службе, что служат они не директору или заведующему, а делу партии и государства. И в этом отношении все равны. Те, кто позволяет себе отступать от этой незыблемой для нашего строя истины, безнадежно компрометируют себя, роняют свой авторитет. Да, совершивший проступок должен нести ответственность; партийную, административную, наконец, судебную – любую. Но ни в коей мере нельзя ущемлять самолюбие людей, унижать их достоинство…»

Хочу рассказать и о заседании в Кремле, на котором обсуждались дальнейшие перспективы развития отечественной авиации. В числе присутствующих были Алексей Николаевич Косыгин, Дмитрий Федорович Устинов, Андрей Антонович Гречко. Председательствовал Леонид Ильич Брежнев. В этом совещании принимали участие также и конструкторы: Туполев, Микоян, Сухой и я.

Зная, как ЦК досконально занимается вопросами авиации, мы ожидали, что сейчас будет развернута широкая картина наших перспектив, – они опирались на выдающиеся достижения советской авиационной мысли, рост авиационной промышленности, которая в состоянии держать наши Воздушные Силы на самом высоком уровне.

По стенам развешаны всевозможные плакаты с характеристиками истребителей, бомбардировщиков и т. д., предлагаемых к постройке. Наглядная картина неустанного технического прогресса, Каждая новая машина – плод творческих совместных усилий авиационной науки, промышленности и Военно-Воздушных Сил.

Министры обороны и авиапромышленности доложили об идее и существе плана развития нашей авиации на ближайшие годы.

Как всегда, в заключение, слово было предоставлено конструкторам.

Когда я сделал сообщение по своему новейшему боевому самолету специального назначения, Леонид Ильич задал вопрос:

– Это хорошо, а почему вы, Александр Сергеевич, не предлагаете новый истребитель? Ведь ваше КБ еще со времен войны прославилось своими истребителями.

Я смутился. Дело в том, что наш коллектив конструкторов неоднократно пытался получить задание на постройку истребителя, однако это зависело не только от нас, но и от

нашего Министерства.

Мне не захотелось на таком высоком уровне вступать в полемику с министром Дементьевым, который противился выдаче мне задания на истребитель, и я замялся с ответом.

Леонид Ильич заметил это.

– Ну, ну, можете не отвечать. Потом поговорим, в другой раз…

И поговорили.

И самолет построили.

Предложение о постройке пассажирского самолета Як-40 также было осуществлено только благодаря помощи ЦК партии и лично Леонида Ильича.

Учитывая то обстоятельство, что широкоизвестные пассажирские самолеты Ли-2, Ил-12, Ил-14 к шестидесятым годам технически устарели, я внес в свое Министерство, проработанное в нашем КБ предложение о создании машины для замены этих заслуженных, но отживших свой век самолетов. Имелась в виду реактивная машина с высокими скоростями полета и не нуждавшаяся в больших аэродромах для взлета и посадки. Она была названа нами Як-40.

В Министерстве, к сожалению, нам отказали в выдаче задания на этот самолет.

Объяснение: Яковлев не справится, он никогда не занимался пассажирскими самолетами, у него ничего не получится. Зря потеряем время и выбросим деньги на ветер…

Обидно, но ничего не поделаешь.

Однако, машина предложенного нами типа, стране нужна. Аэрофлот требует ее настойчиво.

Министерство поручает сделать ее С.В. Ильюшину. Он проектирует такой самолет. Предложение обсуждается в Министерстве гражданской авиации. Проект не находит одобрения.

Тогда Министерство авиапромышленности передает это задание конструкторскому бюро О.К. Антонова. Но Антонов в то время был поглощен работой над гигантским самолетом «Антей».

Минует год, другой, нужда в самолете становится все острее и острее.

Наконец, я не выдержал и написал письмо в ЦК КПСС. Объяснил желание нашего конструкторского коллектива создать реактивную пассажирскую машину, которая заменила бы выработавшие свой ресурс Ил-12, Ил-14.

Меня вызвал бывший в то время секретарем ЦК Дмитрий Федорович Устинов и попросил подробнее рассказать о предлагаемом нами самолете. Выслушал очень доброжелательно.

Через несколько дней Дмитрий Федорович вновь пригласил меня и сказал, что в ЦК письмо рассмотрено, советовались с Леонидом Ильичом – это задание будет дано нашему КБ.

При детальном обсуждении вопроса о постройке самолета возник вопрос у Леонида Ильича;

– Почему три двигателя, нельзя ли обойтись двумя?

Когда я пояснил, что три двигателя – это гарантия надежности, безопасности и высоких взлетно-посадочных качеств самолета, сомнения отпали.

Через некоторое время было принято решение о постройке самолета Як-40 в нашем КБ.

Для всего коллектива и для меня лично это задание было большой честью и серьезным экзаменом, – доверие ЦК нужно было оправдать, во что бы то ни стало.

Но и после этого некоторые пытались помешать сделать самолет таким, как он был задуман в нашем конструкторском бюро.

– И крыло не стреловидное, и фюзеляж не «оптимальный» по своей архитектуре и разные другие столь же безответственные замечания.

Однако, Леонидом Ильичом было указано:

– Не мешать конструктору. Он лучше знает, как строить самолеты и несет личную ответственность за выполнение задания правительства.

И мы доверие правительства оправдали. Самолет Як-40 был построен точно в указанный срок и по своим данным соответствовал заданию правительства. Он нашел широкое применение в Аэрофлоте. И по признанию западных специалистов, там такого самолета создать в то время не удалось.

9 июля 1967 года на аэродроме Домодедово был устроен авиационный парад, посвященный Дню Воздушного Флота СССР.

Парад был грандиозный. Он произвел на всех потрясающее впечатление, и особенно на зарубежных наблюдателей и корреспондентов западной прессы, которые по собственному признанию, ничего подобного не видели.

В числе других боевых и гражданских самолетов участвовали и мои конструкции.

Припоминаю одно весьма существенное для меня обстоятельство, связанное с этим праздником.

После триумфального полета в заключение парада нашего вертикально-взлетающего самолета, вызвавшего также, как и на правительственном показе, овацию, меня сердечно приветствовал Леонид Ильич:

– От всей души поздравляю с успехом. Мне вас ругали, а

выходит, что не ругать надо, а благодарить…

Он крепко пожал мне руку:

– Еще раз поздравляю.

Вот загадка!

Кто же ему говорил, что меня надо ругать? И за что?

Леониду Ильичу меня ругали, а лично мне никто никаких претензий по работе не предъявлял – не за что было. Значит, это был наговор кого-то из недоброжелателей, пытавшихся подорвать доверие ко мне руководства ЦК.

17 мая 1971 года на аэродроме Внуково-2 для руководителей партии и правительства состоялся показ новых гражданских реактивных самолетов.

На следующий день газета «Правда» сообщила:

«Были показаны сверхзвуковой пассажирский самолет «Ту-144», средний магистральный самолет «Ту-154», транспортный самолет «Ил-76» и модифицированные самолеты – дальний магистральный «Ил-62М», ближний магистральный «Ту-134А» и «Як-40» для местных воздушных линий…

– Пояснения давали министр авиационной промышленности тов. Дементьев П.В., министр гражданской авиации тов. Бугаев Б.П., генеральные и главные конструкторы самолетов, вертолетов и двигателей, в том числе товарищи Туполев А.Н., Туполев А.А., Яковлев А.С, Новожилов Г.В., Тищенко М.Н., Кузнецов Н.Д. и Соловьев П.А.

– В заключение Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Брежнев Л.И. поблагодарил работников авиационной промышленности и гражданской авиации за проделанную работу по созданию и освоению новой авиационной техники и пожелал им дальнейших успехов в реализации задач, поставленных XXIV съездом КПСС».

А.С. Яковлев рассказывает руководителям партии и правительства о самолете Як-40 на показе авиационной техники во Внуково-2 17 мая 1971 г.

В центре снимка А.С. Яковлев, Л.И. Брежнев, А.Н. Косыгин. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

В ходе осмотра самолетов каждый конструктор давал пояснения. Л.И. Брежнев и А.Н. Косыгин зашли в салон Як-40 и там я рассказал о нашем самолете.

Слушали внимательно, интересовались подробностями, задавали вопросы.

Министр гражданской авиации Борис Павлович Бугаев похвально отозвался о Як-40, сказал, что машина крепко полюбилась летчикам Аэрофлота и что уже более двухсот таких самолетов возят пассажиров, у которых самолет также пользуется успехом на линиях от Мурманска до Памира и от Львова до Камчатки. Он сообщил, кроме того, что Аэрофлот принял новый самолет первоначального обучения Як-18Т для летных школ гражданской авиации.

После показа, который на всех произвел очень хорошее впечатление, Леонид Ильич, обращаясь к министру авиационной промышленности П.В. Дементьеву, высказал предложение наградить конструкторов, на что Петр Васильевич ответил:

– У них и так много наград.

Леонид Ильич удивленно пожал плечами:

– Ну, вам виднее.

Привожу еще одну выдержку из газеты «Правда» от 22 мая 1971 года:

«21 мая 1971 года на одном из полигонов Министерства обороны СССР руководители партии и правительства товарищи Л.И. Брежнев, А.Н. Косыгин, Д.Ф. Устинов осмотрели новые образцы боевых самолетов и вертолетов. Были показаны новые самолеты-истребители, самолеты-перехватчики противовоздушной обороны, ударные сверхзвуковые бомбардировщики и ракетоносцы, боевые вертолеты, а также самолеты и вертолеты военно-транспортной авиации.

Летчики Военно-Воздушных сил продемонстрировали в полете боевые качества новых образцов самолетов и вертолетов, показав при этом высокий уровень боевой и летной подготовки.

Пояснения давал Министр обороны СССР тов. А.А. Гречко, главнокомандующий Военно-Воздушных Силами маршал авиации тов. П.С. Кутахов, министр авиационной промышленности тов. П.В. Дементьев и главные конструкторы самолетов, вертолетов и авиационного вооружения…

После осмотра авиационной техники руководители партии и правительства встретились с летчиками, принимавшими участие в демонстрации боевых качеств самолетов…».

А теперь мои личные воспоминания об этом событии.

Мы – конструкторы, руководители авиационной промышленности и командование Военно-Воздушных сил – прибыли на полигон заблаговременно. А утром 21 мая на Ил-62 прилетели Брежнев, Косыгин и другие.

Демонстрация на земле и в воздухе нашей новой техники произвела на всех большое впечатление.

Леонид Ильич Брежнев подошел к летчикам, потом к конструкторам. Сказал, что ему и товарищам Косыгину и Устинову все очень понравилось, от имени ЦК всех поблагодарил и сказал:

– Нужно летчиков и конструкторов наградить ценными подарками на память о сегодняшнем показе.

Золотые часы с гравированной надписью, -

«Яковлеву А.С.
От ЦК КПСС
Президиума Верховного Совета СССР
и Совета Министров СССР
27. V.71 г.»

в числе других были вручены и мне.

В октябре 1973 года вышло Постановление правительства, которым коллективу нашего Опытно-Конструкторского Бюро

было поручено создание сто, сто двадцатиместного реактивного пассажирского ближне-магистрального и для местных воздушных линий Аэрофлота самолета Як-42.

К этому заданию мы отнеслись с большим вниманием. Оно было не только почетным и свидетельствовало о большом доверии к нам правительства, но и требовало от коллектива напряжения всех творческих сил.

Не так просто было перейти от тридцатиместного Як-40 к самолету с количеством пассажиров вчетверо больше.

Но, честно говоря, мы давно уже мечтали дать Родине такую машину для замены заслуженных, но устаревших Ил-18 и Ту-104.

К моменту выхода Постановления, Як-42 был нами продуман до мельчайших подробностей, красноречивым свидетельством чего являлся макет Як-42, – точная копия будущего самолета в натуральную величину, – красовавшийся в новом сборочном цехе.

В феврале 1974 года газета «Правда» напечатала мою статью «На очереди Як-42», в которой давалась краткая характеристика этой машины и высказывались некоторые соображения о наших и зарубежных современных пассажирских самолетах.

Примерно в это же время Борис Павлович Бугаев попросил меня прислать ему для доклада в ЦК подробные сведения о Як-42.

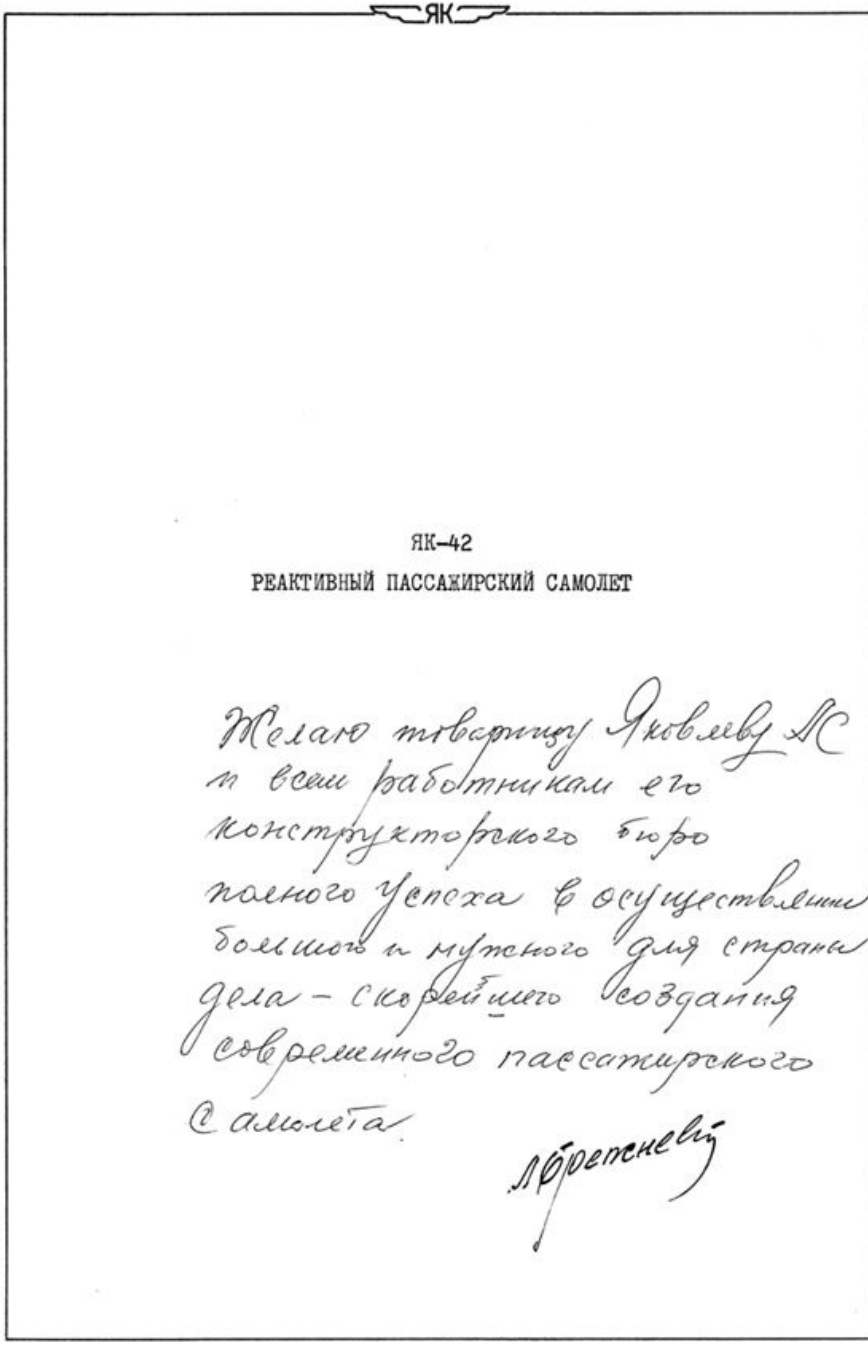
Я послал небольшой проспект – описание самолета со схемами.

Спустя недели две мне позвонили из ЦК и сообщили, что я могу заехать за проспектом.

Когда я взял проспект в руки и раскрыл папку, то на титульном листе увидел написанную от руки и взволновавшую меня следующую надпись:

> «Желаю товарищу Яковлеву А.С. и всем работникам его конструкторского бюро полного успеха в осуществлении большого и нужного для страны дела – скорейшего создания современного пассажирского самолета.
>
> Л.Брежнев».

Вернувшись в КБ, я рассказал об этом своим ближайшим сотрудникам.



Напутствие Л.И. Брежнева А.С. Яковлеву и коллективу ОКБ на титульном листе проспекта самолета Як-42. 1974 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».

Мы решили собрать партийно-хозяйственный актив конструкторов, рабочих, служащих КБ и ознакомить всех с

обращением к нам Леонида Ильича. Оно вызвало огромный творческий подъем всего коллектива. Затем вопрос обсуждался в конструкторском бюро, научно-исследовательском отделе, производственных цехах.

После тщательного изучения наших возможностей, учета всех резервов было принято обязательство – выпустить в полет первый экземпляр самолета Як-42 на год раньше установленного срока. Это было смелое решение, не сравнимое с принятыми нормами.

Однако все было сделано для того, чтобы наши обещания не остались пустыми словами. Оно было выполнено. Самолет поднялся в первый полет в назначенный срок, Леонид Ильич Брежнев в заключительной речи на XXV съезде партии в числе других творческих достижений советского народа упомянул также и о Як-42.

Это было самой почетной и высокой наградой нашему коллективу, который с энтузиазмом продолжает трудиться над укреплением воздушного могущества Родины.

Радость творческого труда

О внимании Л. И. Брежнева к авиационным конструкторам мог бы многое рассказать каждый из них. Вот несколько характерных примеров.

На одной из партийных конференций Ленинградского района города Москвы, проходившей в концертном зале гостиницы «Советская», в числе почетных гостей в президиуме – Леонид Ильич Брежнев.

В перерыве, за чайным столом, Леонид Ильич подсел к нам с Артемом Ивановичем Микояном и разговорился на самые различные темы. Расспрашивал о конструкторах, интересовался их здоровьем, над чем работают.

Леонид Ильич рассказывал и о себе, – говорил, что тяготится сидячим образом работы, мало двигается.

– Вот вы хорошо выглядите, – сказал он. Поинтересовался сколько мне лет. Оказалось, что мы ровесники.

– Мы получили от Дементьева ходатайство о переводе на пенсию Ильюшина, но вернули обратно в Министерство, – сказал Леонид Ильич. – С такими людьми нечего спешить на пенсию. Хоть один день в неделю приедет в КБ и то хорошо. Такие люди, как Ильюшин, – символ фирмы, надежности, такими бросаться нельзя.

О Сергее Владимировиче Ильюшине говорил он очень тепло. Вспоминал как он сам, будучи во время войны членом Военного совета фронта, очень высоко ценил боевую работу наших летчиков на штурмовиках Ильюшина – Ил-2.

– А Ил-18, – продолжал он, – основной самолет Аэрофлота. Великий труженик Ильюшин, побольше бы нам таких…

31 марта 1974 года Сергей Владимирович Ильюшин в день своего восьмидесятилетия был награжден орденом Ленина и третьей золотой медалью Героя Социалистического Труда.

В конце 1971 года в подмосковном санатории «Барвиха» отдыхали два моих коллеги, конструкторы – двигателист Сергей Константинович Туманский и ракетчик Михаил Кузьмич Янгель. Вернувшись из санатория, Туманский, с которым мы давно и тесно были связаны по работе, рассказал мне следующее:

– Сидим как-то вечером мы с Янгелем в гостиной санатория, играем в шахматы. Вдруг подходит к нам Леонид Ильич Брежнев. Он тогда проходил диспансеризацию в этом же санатории. Подсаживается. «Как дела, как здоровье, помогает ли «Барвиха»?» Поинтересовался, над чем каждый из нас последнее время работает. Спросил как здоровье Туполева, как у него с новой

машиной. Потом спрашивал о конструкторе Сухом, мы удивились его осведомленности о наших работах.

Дальше он спрашивает:

– А как дела у Яковлева?

– Яковлеву некогда строить самолеты, он книги пишет, – пошутил Янгель.

Леонид Ильич сначала удивленно посмотрел на Михаила Кузьмича, а потом:

– Но ведь Як-40, кажется, Яковлева и вертикальная машина тоже, – лукаво улыбнулся Брежнев, – плохо знаете работу конструкторов-самолетчиков. К тому же и книга-то его «Цель жизни» хорошая, полезная книга. Я читал.

За 55 лет своей работы в авиации я прошел большой путь, начиная от моториста на московском Центральном аэродроме, до заместителя министра и генерального конструктора. За эти года мне пришлось быть свидетелем и непосредственным участником важнейших событий, связанных со становлением и развитием отечественной авиации, в героическую эпоху жизни нашей Родины.

Не только война, но и предвоенные и послевоенные годы оставили неизгладимый след в моей жизни.

Я встречался со многими интересными людьми, с такими как Туполев, Ильюшин, Микулин и другие – коллеги по профессии, – и с писателями, артистами, с крупнейшими общественными и государственными деятелями.

Много интереснейших воспоминаний сохранилось в моей памяти.

Я давно понял, что эти воспоминания представляют не только личный интерес и поэтому, не надеясь лишь на свою память, на протяжении многих лет записывал все то, что казалось мне заслуживающим внимания, полезным и поучительным для будущего.

В середине 60-х годов как-то разговорился я на эту тему с одним из руководящих работников ЦК, который посоветовал написать мне книгу своих воспоминаний. При этом он не ограничился одним советом, а дал указание директору Политиздата Михаилу Алексеевичу Сиволобову со мной встретиться.

Встреча состоялась, – Михаил Алексеевич оказался очень симпатичным, доброжелательным человеком и договорился со мной о том, что Политиздат берется издать книгу моих воспоминаний, которую мы решили назвать «Цель жизни».

Книга «Цель жизни», несмотря на большие трудности цензурного порядка, доставившие мне много нервотрепки, все же

вскоре вышла в свет и пользовалась у читателей большим успехом. Достаточно сказать, что она переиздавалась четырежды общим тиражом более миллиона экземпляров и каждое издание я дополнял новым материалом, – так что и объем ее постоянно увеличивался.

Вот об этой книге и был разговор между конструкторами Туманским, Янгелем и Леонидом Ильичей Брежневым в санатории «Барвиха».

Как-то на одном из показов новой авиационной техники, Леонид Ильич после моего доклада о самолете нашего КБ по окончании официальной части спросил меня, между прочим, продолжаю ли я писать, Я ему ответил, что я охотно писал бы, но трудно пробивать печатание.

– Вы пишите. У вас это получается. А там посмотрим. Волков бояться – в лес не ходить, – улыбнулся он.

Эти слова Леонида Ильича меня очень обрадовали, и я взялся за книгу, названную мной «Пятьдесят лет советского самолетостроения».

Издательство «Наука» охотно приняло ее к печатанию в самый короткий срок, рукопись книги я сдал вовремя, она быстро прошла все формальности, но когда типография закончила печать всего тиража, совершенно неожиданно руководство нашего Министерства воспротивилось выпуску ее в свет. Объяснение – такую книгу выпускать нельзя, надо было печатать не по личной инициативе одного автора Яковлева, а организовать через Министерство с привлечением специалистов. В результате готовая книга пролежала на складе типографии несколько месяцев.

После моего протеста в ЦК против такого неумного произвола, министр Дементьев приказал разослать экземпляры книги по различным КБ, в том числе Туполева, Микояна, Ильюшина и другим, а также по Научно-исследовательским институтам, в частности в ЦАГИ, – чтобы они дали свои критические рецензии, – с надеждой на отрицательные отзывы, которые оправдали бы его запрет на книгу. Когда рецензии были получены, то оказалось, что в них никаких серьезных замечаний нет. Об этом мной было доложено кому следует и тотчас же поступило указание выпустить книгу.

Эта книга в последующем издании под названием «Советские самолеты», также как и «Цель жизни», имела большой успех, переиздавалась с увеличением объема и доработками на протяжении нескольких лет трижды.

В нашем конструкторском бюро среди других подразделений имеются фото- и кинолаборатории, в которых накопился

огромный фотокиноматериал, отражающий различные этапы творческой деятельности руководимого мной коллектива.

И вот, к сорокалетнему юбилею мы решили совместно с Центральной студией документальных фильмов, отразив наиболее интересные этапы нашей работы, создать кинофильм «В воздухе Яки». Мы получили разрешение с условием – ограничить размеры фильма одним роликом пленки, продолжительностью показа 10 минут.

Но когда приступили к работе, то оказалось, что ограничить фильм одним роликом никак нельзя, – так много интересного исторического материала. Как же быть? И решили – будем делать, сколько получится. И если получится хорошо, то и хорошо. Победителей не судят, – решили мы.

В результате использования имевшихся пленок, самая ранняя из которых относится к 1927 году, а также с досъемкой целого ряда эпизодов сегодняшнего дня оператором Абрамом Львовичем Хавчиным и режиссером Ниной Васильевной Соловьевой получился содержательный и очень интересный фильм объемом в пять роликов.

В этом фильме показана не только работа нашего коллектива, но также Туполева, Ильюшина, Лавочкина, Микояна, достижения летчиков Чкалова, Громова, Коккинаки и героев тыла во время войны. Так что фильм получился вроде кинолетописи отечественного самолетостроения за сорокалетний период.

Ценность фильма заключается и в том, что он в полном смысле этого слова является подлинным кинодокументом, герои которого не придуманные, а подлинные герои строительства воздушной мощи Родины. Фильм кратко, но убедительно отображает историю развития советской авиации в отличие от выдуманных, искусственных киноэпопей малокомпетентных дельцов от кино.

На первом просмотре фильма в Лиховом переулке в студии, он получил высокую оценку, и там было решено, что «В воздухе Яки» не ведомственный юбилейный кинодокумент нашего КБ, а он заслуживает широкого экрана.

Для этого нужно было получить санкцию цензуры и нашего Министерства. Цензура не видела никаких препятствий и не возражала против выпуска фильма. Что же касается Министерства, то министр Дементьев, уже имевший информацию о картине, решил устроить, так сказать, общественный просмотр, на котором и решить судьбу фильма.

Он позвонил мне и назвал день и час просмотра. В назначенное время я приехал, меня пригласили в конференц-зал министерства на девятом этаже, где уже собралось не менее 100

человек.

Здесь сидели заместители министра, начальники главков, представители разных КБ и НИИ – ждали прихода министра. Пришел Дементьев, сел рядом со мной в первом ряду и киносеанс начали.

За все время показа министр просидел молча, все более мрачнея. Наконец дали свет и Петр Васильевич, не сказав мне ни слова, сразу начал опрос.

Он сперва обратился к начальнику ЦАГИ Свищеву:

– Ну как?

Свищев сказал, что, безусловно, фильм интересный, но недостаточно отражена роль науки – ведь самолет без науки создать нельзя, а тут получается, что конструкторы обходятся без науки и все делают сами.

Затем последовало еще несколько вопросов.

– Туманский, как?

Туманский тоже подтвердил мнение Свищева, что фильм смотрится с интересом. «Но, – сказал он, – почему не показана роль мотористов, – ведь самолет без двигателя не полетит. Надо бы показать каких трудов стоит создание авиадвигателей».

Следующий вопрос:

– Беляков, как?

Руководитель КБ Микояна – Беляков – как и предыдущие, подтвердил, что просмотрел картину с интересом. «Но, – заявил он, – будет несправедливо показывать фильм о КБ Яковлева, а как же остальные? Что нам скажут наши сотрудники?»

После этого Дементьев обратился ко мне:

– Что скажешь?

Я ответил, что показанный фильм – это творческий кино-отчет нашего коллектива за несколько десятков лет работы. Фильм показан на фоне общих событий в отечественной авиации.

В фильме, кстати сказать, очень уважительно показаны работы и других КБ и ЦАГИ. В нашу задачу вовсе не входило показывать работу всей авиапромышленности, всех КБ и Научно-исследовательских институтов.

– Ну, все ясно, – сказал Дементьев, направляясь вниз к себе в кабинет, – они правы, фильм пускать нельзя.

Я иду за ним, прошу уделить несколько минут для разговора.

– Сейчас мне некогда, в другой раз, – отрезал министр. Я все-таки вошел в кабинет и говорю:

– Петр Васильевич, я не хочу ставить тебя в неловкое положение, и чтобы ты знал, сообщаю, что этот фильм смотрел Леонид Ильич и он ему понравился.

Он сказал также, что «молодец Яковлев», показав других

конструкторов, летчиков и вообще много интересных событий в нашей авиации. Важно и то, что это не выдумка, а кинодокумент – подлинная история.

– Где и когда он видел, кто ему сказал, что у тебя есть этот фильм? – встрепенулся Дементьев.

– Видел он это несколько дней тому назад в Крыму, где он отдыхает и через секретариат просил прислать фильм для просмотра, а кто ему сообщил о существовании фильма, я не знаю.

На этом наш разговор закончился.

Фильм «В воздухе Яки» вышел на экраны страны и демонстрировался с большим успехом.

Мысли, высказанные Леонидом Ильичом 31 марта 1980 года, окончательно убедили меня в том, что несмотря на критиканство некоторых бюрократов я поступаю правильно, – сочетая свою конструкторскую деятельность с литературным творчеством.

Уверен, что мои книги «Цель жизни», «Советские самолеты», «Записки конструктора» и другие, и даже фильм «В воздухе Яки» отвечают призыву Леонида Ильича к нам – ветеранам – делиться опытом с молодыми строителями настоящего и будущего нашей Великой Родины.

Года и десятилетия западные советологи, буржуазные социологи, различной масти прорицатели и просто гадалки бьются над «советской загадкой», не в силах понять и разгадать пружины нашего роста, секреты наших побед в войне и мирном строительстве. А тайна открывается просто. У нас есть советский строй, ленинская партия – мудрая и поистине всесильная. Нет такой стороны в жизни советского народа, в его экономическом и социальном развитии, в укреплении обороноспособности страны, где бы не ощущалась направляющая и организующая рука партии. И в большом, и в малом.

Мне – конструктору – особенно отчетливо видна роль партии в деле укрепления обороны страны, особенно ощутима ее забота о творцах авиации – конструкторах. В разных главах книги я уже много об этом писал.

Наряду с прославленными конструкторскими коллективами Ильюшина, Микояна, Туполева и другими нам пришлось решать в послевоенные годы труднейшие проблемы дальнейшего роста воздушной мощи Родины.

И всякий раз, несмотря на разного рода трудности, при постоянной поддержке Центрального Комитета партии возникавшие проблемы решались успешно.

Как депутат Верховного Совета СССР, в октябре 1977 года я участвовал в работе исторической Сессии, утвердившей новую

Конституцию Советского Союза.

Этих дней не забыть.

Большой Кремлевский Дворец. На трибуне – Леонид Ильич Брежнев.

В его докладе яркими красками нарисована картина расцвета советского государства. Слушая доклад, думалось о том, что провозглашенные в новой Конституции наши права и свободы – это, прежде всего, закрепление того, что уже сделано, завоевано, прочно вошло в нашу повседневную жизнь.

Мне, как и другим творческим работникам, особенно близко гарантированное в Конституции право на свободу научного и технического творчества. Эта свобода обеспечивается, как сказано в Конституции, широким развертыванием научных исследований, изобретательской и рационализаторской деятельности. Государство создает для этого необходимые условия. Я сужу о справедливости этих слов по своему личному опыту, по опыту сотен и тысяч инженеров, таких же, как я сам конструкторов, ученых.

Уверен, что не я один, а все, кто слушал доклад Леонида Ильича о Конституции, ощутили глубину и значение сказанного.

О прожитом и пережитом много думал и я. Вспоминал, как прошел путь от школьника-авиамоделиста, моториста на аэродроме до инженера, конструктора самолетов, генерала, академика.

Еще и еще раз вспоминал о той помощи, которую оказывал мне Центральный Комитет партии для преодоления трудностей в работе и достижения конечного успеха.

Вот и пример моей жизни – убедительное доказательство возможностей, предоставляемых партией каждому советскому человеку, особенно молодежи, – было бы желание и воля к достижению поставленной перед собой цели.

У нас для всех широко открыты дороги к знаниям, науке, творческий достижениям в любой области повседневной жизни. В этом сила нашего строя.

Чем старше становлюсь, тем чаще вспоминаю о наивных опасениях своей юности, когда казалось, что старшие уже успели все изобрести, все сделать. Уже давно были созданы паровоз и двигатель внутреннего сгорания, люди научились производить электрическую энергию и изобрели радио. Автомобили сновали по земле, а самолеты бороздили небо.

Однако первые же шаги в практической деятельности убедили, что я бесконечно заблуждался. Прогресс техники беспределен. На самом деле оказалось, что решение одних задач выдвигает новые, еще более сложные.

Когда я построил планер, мною овладело неодолимое стремление сконструировать самолет. Потом захотелось сделать другой, получше, потом третий… Строишь машину и думаешь: «Только бы она полетела, больше мне в жизни ничего не нужно!» Но вот машина закончена и начинает летать, рождается новое желание – сделать другой самолет, чтобы он летал еще быстрее, еще лучше…

И чем труднее дается цель, тем больше удовлетворение, когда она достигнута.

От кустарной постройки первых отечественных самолетов в 20-х годах до создания сверхзвуковых реактивных самолетов и мощных вертолетов пройдена огромная дистанция. Каждый шаг вперед потребовал упорной, кропотливой работы, терпения и твердой веры в конечный успех даже при временных неудачах.

А сложности возникают и растут непрерывно. На всем пути развития авиации природа непрестанно ставит препятствия, вначале кажущиеся непреодолимыми.

В начале 30-х годов, когда мы работали над созданием учебно-тренировочного самолета УТ-2, авиация переживала одну из своих страшных «болезней» – штопор.

Сегодня каждый скажет, что штопор – это фигура высшего пилотажа, когда самолет, как бы потеряв управление, быстро, по вертикали, вращаясь вокруг своей продольной оси, приближается к земле. Виток, другой, третий – и летчик, проявив свою власть, работая рулями, выводит самолет из штопора.

Иначе обстояло дело в то время. Тогда некоторые самолеты имели свойство легко входить в штопор и с трудом или вовсе не выходить из него, летчики боялись штопора, а он словно подкарауливая их, стремясь воспользоваться малейшей ошибкой пилотирования и вырвать машину из повиновения.

Чаще всего срыв в штопор происходил на развороте или на крутом вираже.

Чем круче поставлено крыло самолета по отношению к встречному воздуху, тем больше подъемная сила. Но увеличивать угол атаки крыла, то есть угол между крылом и набегающим потоком воздуха, можно лишь в небольших пределах. Стоит «передрать» машину – и вместо плавного обтекания крыла начнется беспорядочное завихрение воздушного потока. В этот момент штопор и вступает в свои права, парализуя управление самолетом, – самолет становится неуправляемым.

Штопор вписал немало трагических страниц в историю авиации всех стран, особенно в то время, когда парашют не имел еще широкого распространения.

Против штопора ополчились все. Ученые, продувая модели в

аэродинамических трубах, стремились найти методы борьбы со штопором. Летчики-герои поднимали машины в воздух и, рискуя жизнью, старались проследить все фазы этого опасного явления, постичь, почему самолет становится неуправляемым.

Разгадка была вырвана у природы.

Оказалось, что решающим условием борьбы со штопором является перенесение центра тяжести самолета ближе к носку крыла, а также увеличение эффективности вертикального оперения.

Выполнение этих условий и обеспечило безукоризненные штопорные качества учебно-тренировочной машины УТ-2. На базе этого самолета был создан и Як-18 – самолет первоначального летного обучения. Летчики называют эту машину «воздушной партой». А некогда грозный штопор входит в обязательную программу обучения.

После того, как самолеты стали летать со скоростью четыреста, пятьсот, шестьсот и более километров в час, авиастроители встретились с новым, совершенно неожиданным явлением. Конструкция самолета, а в особенности крылья и оперение начинали вибрировать. Вибрация достигала такой силы, что машины нередко рассыпались в воздухе. Это явление называется флаттером.

В 1934 году думалось, что, решив проблему штопора, дальше можно будет двигаться, как по хорошо укатанной дороге.

Когда в жизнь ворвался флаттер, опять казалось: сумеют его преодолеть конструкторы – и все пойдет гладко.

И вновь долгие испытания в лабораториях и в воздухе, вновь десятки подвигов летчиков-испытателей, пока причина флаттера не была изучена, а вместе с этим не пришли и средства борьба с ним.

Но появились новые трудности. Они возникли вместе с идеей овладения скоростью звука.

Какой далекой казалось перспектива полета со скоростью более тысячи километров в час!

Самолет, летающий со скоростью звука, считался фантастикой.

Жизнь быстро внесла свои поправки. В настоящее время стали уже реальностью самолеты, летающие со скоростью, далеко превышающими скорость звука, и это не кажется нам пределом. Путь к этому лежит через преодоление так называемого звукового барьера.

Достижение скоростей полета, превышающих скорость звука, привело к резкому увеличению аэродинамического сопротивления самолета.

При этих скоростях крыло так стремительно рассекает воздушную среду, что впереди него образуется волна из более сжатого воздуха.

Это явление заставило ученых пересмотреть старые законы аэродинамики, изменить внешние формы самолета и вместо крыльев прямоугольной формы применить стреловидные крылья: они, как оказалось, легче преодолевают сопротивление.

Преодолено и это казавшееся труднейшим препятствие. И опять на пути к еще более высоким скоростям полета встает новое препятствие – тепловой барьер. Так называется явление, когда поверхность самолета при очень высокой скорости полета нагревается от взаимного трения с частицами воздуха. Еще один сюрприз! Но и он успешно преодолевается.

Авиация давно перестала быть делом одних авиаторов. Наступление на скорость и высоту ведется всеми отраслями науки и производства. Успех создания новой скоростной машины теперь почти в равной степени зависит как от умения конструкторов, так и от металлургов, создающих новые легкие, жаропрочные сплавы; как от аэродинамиков, так и от создателей новых видов пластмассы, которая все шире входит в самолетостроение.

Ни одна самолетная деталь, ни один узел, ни одна система не ставятся теперь на самолет, не пройдя огромного количества предварительных испытаний вплоть до просвечивания рентгеном и испытания на специальных стендовых установках, позволяющих в лаборатории создавать естественные условия работы детали в полете на большой высоте и скорости. Слишком своеобразны и трудны стали условия полета.

Я припоминаю, как в 1930 году все мы радовались тому, что были созданы отечественные самолеты-истребители со скоростью полета 250 километров в час. Каким это казалось великим достижением!

Теперь машины наши летают со скоростью в десять раз большей, и гордость наша безмерна.

Но разве это предел? Разве можно говорить о пределе, когда мысль конструкторов решила сложнейшие проблемы полета крылатых и баллистических ракет. Ведь ракеты – самые маленькие, зенитные, и такие, которые способны подниматься в казавшиеся недосягаемыми высоты со скоростью, измеряемой десятками тысяч километров в час, – уже реальность.

А искусственные спутники Земли и космические ракеты, предвещающие начало межпланетных сообщений! Все это уже не беспредметная фантазия!

Сколько еще новых, неизведанных задач на этом пути

предстоит решить ученым, инженерам, конструкторам!

И как бы ни были велики трудности и временные неудачи конструктора, как бы ни ускользало нужное решение – конечный успех работы окупает все.

Хочется работать и работать, чтобы проникать все дальше и дальше в неизвестное, достигая намеченных целей.

Создавать новые машины, видеть, как твои мысли претворяются в осязаемые детали, видеть, как из деталей постепенно вырастает самолет, принимая давно продуманные, такие знакомые в мечте формы и линии, видеть, как в руках летчика-испытателя этот самолет вонзается в небо, и знать, что тысячи таких самолетов охраняют твою любимую Родину, – это и есть радость творческого труда.

notes

Примечания

1

В то время: Хрущев Н.С. – секретарь МК ВКП(б), Булганин Н.А. – председатель Моссовета.

2

«22 июня наша авиация потеряла около 900 самолетов только на земле». «Великая Отечественная война Советского Союза. Краткая история». Изд.2-е, 1970. С.60.

3

ОРС – отдел рабочего снабжения.

4

Выдержки из книги, стр. 178–180, 182, 186.